Commission royale sur l'avenir
du secteur riverain de Toronto

L'avenir du Toronto Island Airport – Les enjeux

7

L'avenir du Toronto Island Airport – Les enjeux

Rapport du personnel de la
Commission royale
sur l'avenir du secteur riverain de Toronto

Publication nº 7

Mai 1989

90-05939/

La Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

Le Commissaire, l'honorable David Crombie, C.P.

171, rue Slater
11e étage
C.P. 1527
Succursale "B"
Ottawa (Canada)
K1P 6P5

207 Queen's Quay ouest
5e étage
C.P. 4111
Succursale "A"
Toronto (Canada)
M5W 2V4

c Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1989
No de cat. du MAS Z1-1988/1-41-7F
ISBN 0-662-17067-9

Table des Matières

Membres du personnel 5

Avant-propos 9

Introduction 11

Chapitre 1

Historique 13
La formation des îles 13
Toronto Island Airport (TIA) 14
L'avènement des avions à décollage et atterrissage courts, (ADAC) 17

Le réseau aéroportuaire de Toronto 21
Lester Pearson International Airport 21
Buttonville Airport 23
Downsview Airport 23
Toronto Island Airport 24

Le rôle régional du TIA 30
Le marché passagers du TIA 30
La capacité de l'aéroport 30

Les opérations techniques au TIA 31
Les installations au TIA 32

L'accès au Toronto Island Airport 36
Le service de traversier 36
Les études visant l'amélioration de l'accès 37

La réglementation 38
Les lois et règlements 38

La gestion 42
Propriété et contrôle du Toronto Island Airport 42
Responsabilités financières 43
Sources de revenus 44
Comparaisons entre les revenus et les coûts 44
Frais de Transports Canada 45

Les questions environnementales 46
Le bruit 46
Le modèle de prévisions d'ambiance sonore (NEF) 46
Contrôles du bruit prévus dans l'entente tripartite . 48

La sécurité opérationnelle 49
Services d'urgence 49

Chapitre 2

Les audiences de la Commission royale sur le Toronto Island Airport et les services de transports connexes 51
Contexte/Transports Canada 51
Le rôle de l'aéroport 53
L'accès à l'aéroport 55
La gestion 58
La sécurité 61
Le bruit 61
L'avenir de l'aéroport 64

Chapitre 3

Les points de vue sur l'avenir de l'aéroport 67
Le rôle du TIA 67
L'accès et le stationnement 70
Le bruit 71
La sécurité 72
La gestion 72

Conclusion 75

Annexes
A. Statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs ... 77
B. Catégories selon le Règlement sur les transports aériens 81
C. Résumé des études sur l'accès 89
D. Carte NEF officielle pour 1990 - Courbes et autre information NEF 95

Bibliographie 101

Membres du personnel de la Commission royale chargés d'étudier les questions liées à l'avenir du Toronto Island Airport

Ron Doering

Avocat en exercice ayant une vaste expérience du droit public et du droit privé, Ron Doering détient des grades supérieurs en administration publique. Il a donné de nombreuses conférences et beaucoup publié dans les domaines tant du droit que de l'administration publique. Il est actuellement directeur exécutif et avocat de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto.

David Carter

David Carter a travaillé pour le ministère d'État aux Affaires urbaines ainsi qu'en administration municipale pour la ville de Saint John, au Nouveau-Brunswick. Il a contribué son apport au Groupe de travail ministériel chargé de l'examen des programmes et présidé un examen interministériel des orientations de la Harbourfront Corporation. Il est actuellement directeur général de la Politique et de l'Administration au sein du ministère fédéral des Travaux publics, qui l'a détaché auprès de la Commission royale.

John Gault

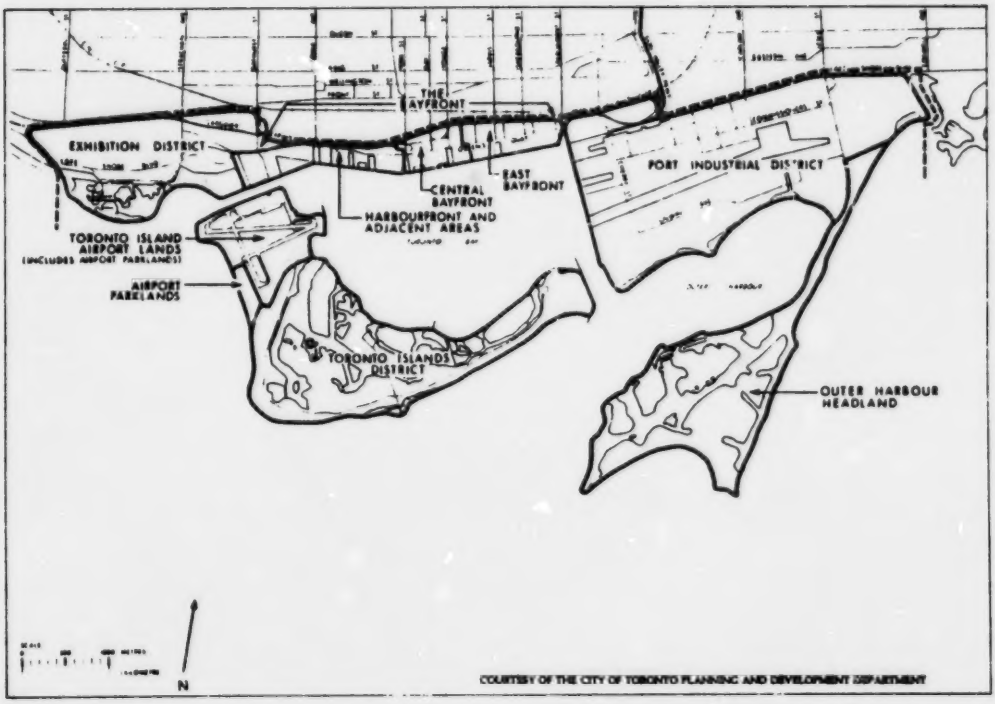
Journaliste et éditeur travaillant à Toronto, John Gault a commencé sa carrière il y a 26 ans. Il a écrit pour la plupart des grandes revues du Canada et était directeur exécutif de Maclean's vers le milieu des années 1970. Il est l'auteur de plusieurs livres et il a été gagnant du National Magazine Award (Silver) pour ses articles politiques.

George Sladek

Ingénieur et planificateur en transports, George Sladek a été chef de la Division de la planification à l'aéroport de Mirabel. Il a travaillé comme navigateur au sein de l'Aviation royale du Canada avant de se consacrer à la recherche dans l'industrie aérospatiale. Sa firme de consultation internationale est spécialisée dans la planification des aéroports et des systèmes d'aviation.

Deborah Williams

Deborah Williams détient un baccalauréat en études environnementales de l'Université de Waterloo, où elle s'est spécialisée en planification urbaine et régionale. Elle est actuellement adjointe du directeur des projets spéciaux à la Commission royale.



TORONTO ISLAND AIRPORT
ET LE SECTEUR RIVERAIN CENTRAL

Avant–propos

Le mandat de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto est fondé sur le principe que les terrains riverains dans la sphère de compétence fédérale doivent servir les intérêts physiques, environnementaux, législatifs, administratifs et économiques du public et être aménagés à son intention et pour son profit.

Le présent rapport, L'avenir du Toronto Island Airport et des services de transport connexes - Les enjeux, a été rédigé par le personnel de la Commission royale. Il traite des questions liées à l'aéroport et aux services de transport connexes et il présente des options stratégiques concernant les besoins en matière d'aviation, les besoins des voyageurs, et les intérêts généraux de tous les usagers du secteur riverain de Toronto.

Le présent rapport n'a pas pour objet de présenter des conclusions définitives; il doit plutôt constituer le point de départ d'une réflexion et d'une discussion plus approfondies sur l'avenir du Toronto Island Airport lorsque les audiences de la Commission reprendront en juin 1989. Le Commissaire présentera ses recommandations finales peu après.

Introduction

Le présent rapport fait partie d'une série de documents de travail rédigés par les membres du personnel de la Commission royale sur l'avenir du secteur riverain de Toronto. Il suit Continuité et changement, qui portait sur le rôle et le mandat des Commissaires du havre de Toronto et sur le port de Toronto.

Nous nous penchons ici sur un autre aspect des responsabilités des Toronto Harbour Commissioners (Commissaires du havre de Toronto), le Toronto Island Airport, que les THC exploitent et administrent depuis sa création en 1939. Le rapport contient trois parties. La première décrit les origines et l'historique de l'aéroport, indique les changements importants qui se sont produits à diverses étapes de son évolution, y compris le programme d'investissement de 1961, l'instauration de services réguliers dans les années 1970, l'introduction d'avions à décollage et atterrissage courts (ADAC) dans les années 1980, et la signature en 1983 de l'Entente tripartite entre la ville de Toronto, les Toronto Harbour Commissioners, et le ministre fédéral des Transports.

Dans la deuxième partie, nous examinons les commentaires de quelque 50 intervenants qui ont témoigné pendant les cinq jours d'audiences consacrées à l'aéroport que la Commission royale a tenues en janvier et février 1989, et nous évaluons les questions qui se sont posées pendant ces audiences.

La troisième partie du rapport décrit en termes généraux un certain nombre d'approches de la prise des décisions touchant l'avenir du Toronto Island Airport qui sont actuellement à l'étude au sein de la Commission royale.

Pour compléter le processus de consultation publique, la Commission royale tiendra d'autres audiences sur les questions liées à l'aéroport le 20 juin 1989; à ce moment, ceux qui n'ont pas eu l'occasion de présenter leur point de vue pendant les premières audiences pourront se faire entendre, de même que ceux qui ont déjà participé et qui désirent faire des observations supplémentaires.

Le commissaire, l'honorable David Crombie, a annoncé pendant les audiences de janvier et février qu'il présenterait au gouvernement, en ce qui concerne le Toronto Island Airport et les services de transport connexes, les recommandations qui, à son avis, correspondent le mieux à l'intérêt général du public, compte tenu de l'emplacement de l'aéroport dans le secteur riverain, des besoins des voyageurs, des compagnies aériennes et des pilotes, et des commentaires formulés pendant les audiences.

Chapitre 1

Historique

La formation des îles

Les îles de Toronto tirent leur origine d'une flèche formée par l'érosion des falaises de Scarborough. Au fil des ans, les courants prédominants de l'est poussent la flèche plus à l'ouest des falaises, et les vents du sud tournent sa pointe progressivement vers le nord.

À une époque plus récente, le Commissaire du domaine de la Couronne et la ville de Toronto entreprennent des négociations au sujet de la propriété du secteur riverain. En janvier 1847, Toronto obtient droit de jouissance des marais côtiers et de la péninsule contre versement d'une somme de 2£.

En 1852, la flèche se transforme en île par suite de tempêtes qui créent des fissures près de l'extrémité est du havre; à cette occasion, la brèche est comblée par les autorités du havre. Mais, le 13 avril 1858, une nouvelle brèche apparaît dans la péninsule -- cette fois d'une largeur de plus de 457 mètres (1 500 pieds) et d'une profondeur capable de livrer passage aux plus gros vapeurs de l'époque.

En 1867, le gouvernement du Canada, par lettre patente, transfère à la ville la propriété des îles, exception faite d'une parcelle de 4,5 hectares (10 acres) qu'il se réserve autour du phare.

La Loi constitutionnelle de 1867 (antérieurement l'Acte de l'Amérique du Nord britannique de 1867) octroie à la Couronne toutes les propriétés au sein des havres publics. Les terrains riverains non cédés à l'extérieur de ces havres restent la propriété des gouvernements des provinces. Cependant, les frontières du havre de Toronto ne sont établies qu'en 1911, au moment de l'adoption de la Loi sur les Commissaires du havre de Toronto.

La construction d'une digue le long de la côte sud en 1882 constitue le premier projet d'envergure destiné à protéger les côtes dans le secteur des îles de Toronto. Les terrains submergés derrière cette digue sont asséchés plus tard cette année-là et une brèche de 152 mètres (500 pieds) est retenue à l'est. En 1902, les îles sont de nouveau prolongées par la construction d'un brise-lames le long de la côte sud de l'ensablement.

À cause de la dispersion des sédiments occasionnée par l'action des vagues, il devient de plus en plus difficile de maintenir le Western Channel et, en 1910, le gouvernement fédéral fait draguer un nouveau canal, de 122 mètres (400 pieds) de large sur 731,5 mètres (2 400 pieds) de long. De vastes étendues de terrain sont ainsi créées à l'emplacement actuel de l'aéroport.

À l'ouverture de la Voie maritime du Saint-Laurent en 1959, le Western Channel est de nouveau dragué, cette fois pour laisser passer des navires tirant au plus 7,90 mètres (26 pieds) d'eau et, jusqu'à la fin de 1974, il constitue l'entrée principale du havre de Toronto; en 1975, le Western Channel, élargi, est ouvert à la navigation et devient l'entrée principale du havre.

En 1879, le terrain sur lequel s'élève actuellement Toronto Island Airport comprend 145,68 hectares (360 acres). Par suite de divers travaux d'endiguement, de drayage et de remblai, ce terrain mesure maintenant environ 332 hectares (820 acres).

L'aéroport est situé environ 2,4 kilomètres (1,5 mille) au sud-ouest du centre-ville; il est desservi par un traversier le reliant à un terminal au pied de la rue Bathurst, au sud de l'angle formé par cette rue et le boulevard Lakeshore.

LE TORONTO ISLAND AIRPORT (TIA)

Le secteur riverain de Toronto joue un rôle important dans l'aviation canadienne depuis 1909, année où l'avion de Charles Willard se posa dans le havre de Toronto après un vol de démonstration. Le premier atterrissage sur terre ferme dans les îles a probablement lieu deux ans plus tard,

lors de la première course d'avions à travers la campagne tenue au Canada, en l'occurrence entre Charles Willard et J.A.D. McCurdy, de Hamilton à Toronto. Pendant les années 1920, les Torontois songent sérieusement à utiliser le secteur riverain de Toronto pour l'aviation commerciale. Le 4 octobre 1928, le Board of Trade de la ville adopte la résolution suivante :

> ... que la Commission du havre [Toronto Harbour Commissioners] soit chargée de présenter un rapport concernant l'aménagement de l'ensablement ouest des îles en base pour hydravions, hydravions à coque et avions amphibies.

Colonial Airways demande à la Commission de fournir des installations temporaires au bas de la rue Scott pour ses avions amphibies. Une rampe est construite et, le 15 juillet 1929, on commence à assurer un service aéropostal régulier, au moyen d'appareils amphibies Sikorsky, entre Toronto et Buffalo.

Le 19 juin 1929, le Conseil municipal approuve l'attribution d'un million de dollars pour la première étape d'un projet à deux volets visant la construction d'un aéroport moderne pour hydravions et avions amphibies à un endroit désigné à titre de havre aérien permanent. Mais, avec la Dépression, le projet est abandonné.

En 1931, le Conseil municipal constitue le Comité consultatif des installations aéroportuaires pour la ville de Toronto, lequel conclut qu'il faut construire un aéroport municipal, pour l'acheminement du courrier d'abord mais éventuellement pour le transport des passagers. Même si les membres du Comité suggèrent qu'un autre aéroport soit construit au nord-ouest de la ville, leur proposition reste sans écho.

Au début des années 1930, de grandes améliorations sont apportées à la fiabilité et à la performance des avions à base terrestre, ce qui permet d'espérer que, en 1937, un service intérieur et un service transatlantique seront tous deux assurés. En 1935, le gouvernement fédéral de R.B. Bennett, qui recherche des projets de création d'emplois, accepte de verser un million de dollars pour la

construction d'un tunnel sous le Western Gap; avec l'élection d'un nouveau gouvernement à Ottawa, toutefois, le projet est de nouveau annulé, après seulement quelques travaux mineurs.

En novembre 1936, la ville établit le Comité spécial des questions aéroportuaires, qui étudiera les besoins de la ville et la possibilité de créer un aéroport dans les îles. L'année suivante, la ville approuve la construction de deux aéroports municipaux et, de concert avec le ministère fédéral des Transports, convient en novembre 1937 d'ériger l'aéroport municipal dans les îles de Toronto, et de construire près de Malton un autre aéroport qui sera utilisé en cas de brume.

La ville doit assumer la moitié des frais de construction des deux aéroports, qui s'élèveront à 1,9 million de dollars. Les Toronto Harbour Commissioners (THC) sont priés de gérer la construction des deux aéroports et de les exploiter.

Le bassin de régates qui existe à l'endroit désigné est remblayé et l'aéroport est construit. Il est inauguré en 1938 sous le nom d'aéroport Georges VI, en l'honneur du roi dont on attend prochainement la visite. La même année, l'autre aéroport s'ouvre dans une hutte préfabriquée à Malton. L'année suivante, la ville de Toronto loue les installations de l'aéroport de Malton au ministère fédéral des Transports, mais les Commissaires du havre continuent d'administrer et d'exploiter le Toronto Island Airport.

Pendant la Deuxième Guerre mondiale, l'aéroport devient une base aérienne norvégienne. Des logements pour les aviateurs sont construits au nord du Western Gap, à côté de l'ancien stade de baseball Maple Leaf (près de l'emplacement actuel de Tip Top Tailors).

Après la Deuxième Guerre mondiale, Malton devient le principal aéroport pour passagers de Toronto, alors que le Toronto Island Airport est utilisé essentiellement pendant le jour, par des écoles de pilotage et des aéronefs privés et commerciaux de petite taille.

En 1957, la ville accepte de transférer la propriété de l'aéroport de Malton au ministère fédéral des Transports, et Ottawa s'engage en retour à construire une piste d'atterrissage éclairée de 1 219,2 mètres (4 000 pieds), un terminal et un hangar au Island Airport, ainsi qu'à s'occuper de l'entretien et de l'exploitation d'une tour de contrôle. En 1961, des travaux de remblai prolongent le terrain de l'aéroport à l'est et à l'ouest et les installations promises sont construites.

En 1967, TIA est le quatrième aéroport du Canada, avec 240 000 vols, mais neuf ans plus tard, la circulation aérienne a diminué de 24 p. 100. En 1971, Central Airways, le seul concessionnaire de services aéronautiques à l'aéroport, offre des cours de pilotage et un service aérien nolisé et loue des aéronefs. Cette compagnie exploite 26 monomoteurs, loués ou achetés, et a environ 30 personnes à son service.

À compter de 1974 et pendant dix ans, la compagnie Air Atonabee assure un service passagers régulier à l'aéroport en utilisant des aéronefs de modèle Saunders ST 27 construits au Canada; en 1984, elle a 54 employés et transporte 25 000 passagers par année.

L'AVÈNEMENT DES AVIONS À DÉCOLLAGE ET ATTERRISSAGE COURTS (ADAC)

En 1971, le gouvernement du Canada est déterminé à devenir un chef de file mondial dans la technologie ADAC et, en 1982, il a déjà investi plus de 500 millions de dollars pour y parvenir, ce qui comprend l'achat de la compagnie DeHavilland Aircraft.

La prestation de services ADAC interurbains dans le corridor Québec-Windsor suscite beaucoup d'intérêt à l'échelon local à cause de son incidence sur l'économie régionale et des possibilités de création d'emplois chez DeHavilland. Des propositions sérieuses sont alors présentées en vue de la construction d'un "aéroport ADAC silencieux" au Toronto Island Airport. Il n'est jamais donné suite à aucune.

Le Comité mixte - Toronto Island Airport

Comme les opérations de l'aéroport ne sont généralement pas profitables, le gouvernement agrée la demande de subvention des THC en 1974, à la condition qu'il y ait entente intergouvernementale sur l'avenir de l'aéroport. En mars de cette année est constitué le Comité mixte - Toronto Island Airport, qui compte des représentants des gouvernements fédéral et provincial, de l'administration de Metro et de la ville de Toronto, et des associations communautaires locales.

Le Toronto Island Airport Intergovernmental Staff Forum (ISF) est établi en 1975 et chargé de fournir un appui technique au Comité mixte et d'évaluer diverses façons dont le terrain de l'aéroport pourrait être utilisé. Le ISF, à son tour, est dirigé par un Groupe directeur des orientations comprenant les ministres fédéral et provincial des Transports, le ministre fédéral d'État aux Affaires urbaines, le président de Metro Toronto, le maire de Toronto, et le président des Toronto Harbour Commissioners.

Après avoir examiné un vaste éventail d'utilisations possibles du terrain de l'aéroport, le ISF en évalue trois en détail. Ce terrain pourrait être utilisé pour l'aviation générale seulement, pour l'aviation générale et un service ADAC avec des appareils Dash 7, ou pour des fins récréatives avec ou sans logements.

Lorsque l'ISF dépose ses conclusions en mars 1977, les gouvernements fédéral et provincial et l'administration de Metro Toronto favorisent l'option aviation générale/ADAC, alors que la ville préfère l'option aviation générale seulement. De plus amples discussions ne font rien pour concilier ces opinions.

La décision de la Commission canadienne des transports (CCT) visant les ADAC

Entre février 1980 et mars 1981, la Commission canadienne des transports (CCT), organisme indépendant chargé de conseiller le ministre fédéral des Transports en ce qui concerne l'autorisation des services aériens commerciaux, entend une demande de Canavia Transit Inc., un de cinq

En 1957, la ville accepte de transférer la propriété de l'aéroport de Malton au ministère fédéral des Transports, et Ottawa s'engage en retour à construire une piste d'atterrissage éclairée de 1 219,2 mètres (4 000 pieds), un terminal et un hangar au Island Airport, ainsi qu'à s'occuper de l'entretien et de l'exploitation d'une tour de contrôle. En 1961, des travaux de remblai prolongent le terrain de l'aéroport à l'est et à l'ouest et les installations promises sont construites.

En 1967, TIA est le quatrième aéroport du Canada, avec 240 000 vols, mais neuf ans plus tard, la circulation aérienne a diminué de 24 p. 100. En 1971, Central Airways, le seul concessionnaire de services aéronautiques à l'aéroport, offre des cours de pilotage et un service aérien nolisé et loue des aéronefs. Cette compagnie exploite 26 monomoteurs, loués ou achetés, et a environ 30 personnes à son service.

À compter de 1974 et pendant dix ans, la compagnie Air Atonabee assure un service passagers régulier à l'aéroport en utilisant des aéronefs de modèle Saunders ST 27 construits au Canada; en 1984, elle a 54 employés et transporte 25 000 passagers par année.

L'AVÈNEMENT DES AVIONS À DÉCOLLAGE ET ATTERRISSAGE COURTS (ADAC)

En 1971, le gouvernement du Canada est déterminé à devenir un chef de file mondial dans la technologie ADAC et, en 1982, il a déjà investi plus de 500 millions de dollars pour y parvenir, ce qui comprend l'achat de la compagnie DeHavilland Aircraft.

La prestation de services ADAC interurbains dans le corridor Québec-Windsor suscite beaucoup d'intérêt à l'échelon local à cause de son incidence sur l'économie régionale et des possibilités de création d'emplois chez DeHavilland. Des propositions sérieuses sont alors présentées en vue de la construction d'un "aéroport ADAC silencieux" au Toronto Island Airport. Il n'est jamais donné suite à aucune.

Le Comité mixte - Toronto Island Airport

Comme les opérations de l'aéroport ne sont généralement pas profitables, le gouvernement agrée la demande de subvention des THC en 1974, à la condition qu'il y ait entente intergouvernementale sur l'avenir de l'aéroport. En mars de cette année est constitué le Comité mixte - Toronto Island Airport, qui compte des représentants des gouvernements fédéral et provincial, de l'administration de Metro et de la ville de Toronto, et des associations communautaires locales.

Le Toronto Island Airport Intergovernmental Staff Forum (ISF) est établi en 1975 et chargé de fournir un appui technique au Comité mixte et d'évaluer diverses façons dont le terrain de l'aéroport pourrait être utilisé. Le ISF, à son tour, est dirigé par un Groupe directeur des orientations comprenant les ministres fédéral et provincial des Transports, le ministre fédéral d'État aux Affaires urbaines, le président de Metro Toronto, le maire de Toronto, et le président des Toronto Harbour Commissioners.

Après avoir examiné un vaste éventail d'utilisations possibles du terrain de l'aéroport, le ISF en évalue trois en détail. Ce terrain pourrait être utilisé pour l'aviation générale seulement, pour l'aviation générale et un service ADAC avec des appareils Dash 7, ou pour des fins récréatives avec ou sans logements.

Lorsque l'ISF dépose ses conclusions en mars 1977, les gouvernements fédéral et provincial et l'administration de Metro Toronto favorisent l'option aviation générale/ADAC, alors que la ville préfère l'option aviation générale seulement. De plus amples discussions ne font rien pour concilier ces opinions.

La décision de la Commission canadienne des transports (CCT) visant les ADAC

Entre février 1980 et mars 1981, la Commission canadienne des transports (CCT), organisme indépendant chargé de conseiller le ministre fédéral des Transports en ce qui concerne l'autorisation des services aériens commerciaux, entend une demande de Canavia Transit Inc., un de cinq

transporteurs désirant offrir des services ADAC entre les îles de Toronto, Montréal et Ottawa. La ville de Toronto intervient pendant les audiences, pour le motif que faire de Toronto Island Airport le deuxième aéroport commercial de la ville irait à l'encontre des efforts municipaux en vue de promouvoir les loisirs et l'habitation dans le secteur riverain; de plus, de dire la ville, le coût d'un tel service dépasserait tout avantage qu'il pourrait apporter.

La CCT conclut que le fait que les services aériens soient suffisants dans le triangle Toronto-Montréal-Ottawa ne devrait pas empêcher l'autorisation de nouveaux transporteurs qui fourniraient des services plus commodes aux voyageurs. La Commission est également d'avis que le service ADAC est justifié à cause des améliorations qu'il apporterait au service aérien, pour la commodité et les besoins présents et futurs du public.

Même si la CCT est convaincue que le service est nécessaire, elle n'octroie pas de permis, parce que la ville s'oppose à l'instauration du service ADAC et à la construction de l'infrastructure requise, et parce que Transports Canada ne s'est pas engagé à améliorer l'aéroport ni à fournir cette infrastructure.

L'avenir de l'aéroport reste une question d'intérêt local jusqu'en février 1981; le Conseil municipal de Toronto recommande alors que les conseils du maire soient suivis, c'est-à-dire qu'une entente soit conclue avec le gouvernement fédéral et avec la THC en vue d'aménager l'aéroport pour l'aviation générale et un service ADAC limité — pourvu que la ville puisse poursuivre ses objectifs dans le secteur riverain.

Les études relatives aux services passagers multimodaux dans le sud de l'Ontario (The Southern Ontario Multimodal Passenger Studies - SOMPS)

Il s'agit d'un examen général, entrepris en 1978 par les gouvernements fédéral et provincial, des services passagers interurbains fournis par les compagnies de transports routiers et aériens dans le corridor Windsor-Québec. L'étude conclut qu'inciter les passagers entre Toronto et Montréal à prendre le train plutôt que l'avion -- même si

les trains peuvent aller plus vite que les vitesses pratiquées à l'époque — n'amènera pas tellement plus de gens à prendre le train; de plus, alors que le service ADAC pourrait apporter un certain soulagement à l'aéroport déjà achalandé de Malton, cela ne suffit pas pour justifier la création d'installations ADAC à TIA.

Le protocole d'entente

En juin 1981, le ministère fédéral des Transports, la ville de Toronto et les THC signent un protocole d'entente énonçant les conditions auxquelles un certain service passagers ADAC pourrait être établi au Toronto Island Airport.

L'octroi d'un permis ADAC

En août 1982, le Cabinet fédéral demande à la CCT de délivrer à City Center Airways un permis de classe 1 (voir l'annexe B) en vue de l'exploitation d'un service commercial ADAC entre Toronto Island airport, Ottawa-Hull et Montréal-Victoria, au moyen d'aéronefs DeHavilland Dash 7.

L'entente tripartite concernant le service ADAC

Le 30 juin 1983, la ville, les THC et le ministère des Transports signent une entente tripartite de 50 ans remplaçant le protocole d'entente et prévoyant la poursuite de l'utilisation des terrains municipaux au TIA pour un aéroport public fournissant un service d'aviation générale et un service commercial limité ADAC. En vertu de l'entente, les avions à réaction peuvent utiliser l'aéroport seulement en cas d'évacuation médicale et d'urgence et pendant le spectacle aérien de la Canadian National Exhibition. Les mouvements des aéronefs sont restreints de façon que la courbe d'ambiance sonore 28 (NEF 28) soit maintenue et limitée à la courbe d'ambiance sonore 25 qui a été établie pour 1990. (Pour plus de détails concernant les courbes d'ambiance sonore, ou NEF, voir l'annexe D.) L'entente est modifiée en juillet 1985 de façon à permettre l'utilisation du Dash 8 de DeHavilland.

Opérations de City Express

City Express voit le jour en 1984, année où Air Atonabee est acquise, son nom est modifié, et ses opérations sont déménagées de Peterborough au Toronto Island Airport. Cette compagnie continue de fournir un service régulier, qui augmente rapidement : en 1987, elle transporte 350 000 passagers, soit plus de dix fois le nombre qu'Air Atonabee a transporté seulement trois ans plus tôt, et elle dessert actuellement Montréal, Ottawa, London et Newark.

Le programme d'amélioration

En 1984, Transports Canada lance un programme de 21 millions de dollars destiné à améliorer les installations destinées à l'aviation générale et à un service limité ADAC au TIA. Il s'agit de doter l'aéroport d'une nouvelle tour de contrôle et de deux systèmes d'atterrissage micro-ondes (MLS), et d'agrandir l'aire de trafic terminale; la tour de contrôle et un MLS sont en place et l'installation du deuxième système MLS est presque terminée.

Le réseau aéroportuaire de Toronto

Le réseau aéroportuaire de Toronto comprend l'aéroport international Pearson (anciennement l'aéroport de Malton) ainsi que les aéroports de Toronto Island, Buttonville et Downsview. Il y a aussi des aéroports à Hamilton, à Oshawa et à Barrie, mais ils ne font pas l'objet de la présente analyse. Sur les aéroports qui sont examinés, seulement l'aéroport Pearson et les aéroports Toronto Island et Buttonville offrent un service régulier. (Les figures 1 à 4 qui suivent indiquent les mouvements annuels d'aéronefs à ces aéroports, d'après les statistiques figurant à l'annexe A.)

L'AÉROPORT INTERNATIONAL LESTER PEARSON

Des deux aéroports de Toronto où le trafic passagers est important — soit l'aéroport international Pearson et Toronto Island Airport -- le dernier assure environ 3 p. 100 du trafic passagers total à Toronto et environ 5 p. 100 de

QUEBEC
GEORGIAN
BAY
BARRIE
BUTTONVILLE
OSHAWA
PEARSON
INTERNATIONAL
TORONTO
ISLAND
HAMILTON
LAKE
ONTARIO
U. S. A.
N
SELECTED AIRPORTS IN SOUTHERN ONTARIO 1989
* PRIVATELY OWNED
• TRANSPORT CANADA AIRPORTS (OWNED / OPERATED / FUNDED)
o PROPOSED MUNICIPAL AIRPORT ELIGIBLE FOR MTO FUNDING
MAP NOT TO SCALE

l'ensemble du trafic passagers intérieur. En 1987, Pearson achemine 314 000 vols et la TIA, 198 000; plus de la moitié des vols au TIA sont locaux, alors que la majorité de ceux à Pearson sont itinérants (entre deux villes).

BUTTONVILLE AIRPORT

Cet aéroport, qui s'étend sur 48,6 hectares (120 acres), est la propriété de Toronto Airways Ltd. Sa principale piste d'atterrissage est suffisante pour des vols régionaux effectués par des turbopropulseurs comptant au plus 50 places; c'est essentiellement un aéroport d'aviation générale et la base de 340 appareils. En 1987, il s'agissait du huitième aéroport du Canada, avec 163 000 mouvements, mais il ne produisait que 2,4 millions de dollars en revenus. Au cours des cinq dernières années, il a accumulé des pertes de près de 600 000 $ mais, parce qu'il s'agit d'un aéroport privé, il n'est pas admissible à des subventions gouvernementales.

Le terrain de cet aéroport est évalué à plus de 120 millions de dollars, ce qui soulève la possibilité qu'il soit réaménagé pour d'autres utilisations; si l'aéroport est fermé, une certaine partie de la circulation aérienne passera probablement au TIA. Le propriétaire a demandé au gouvernement d'acheter le terrain et les installations s'il désirait que l'aéroport reste ouvert.

DOWNSVIEW AIRPORT

Cet aéroport est utilisé essentiellement par la DeHavilland Aircraft et par les hélicoptères militaires. La possibilité d'y aménager un adacport a été examinée dans le cadre du programme d'étude des îles de Toronto réalisé en 1977, mais Downsview a finalement été rayé de la liste des candidats possibles à cause de sa proximité de l'aéroport international Pearson. Récemment, une certaine partie du terrain original a été désignée par le gouvernement fédéral en vue d'un réaménagement résidentiel.

TORONTO ISLAND AIRPORT

Comme nous l'avons déjà mentionné, Malton devient le principal aéroport de Toronto après la guerre et l'importance du Toronto Island Airport diminue. Un mauvais accès en surface, des pistes d'atterrissage courtes, et l'absence d'aides à l'atterrissage électroniques font que TIA est utilisé surtout pendant le jour, par des appareils commerciaux et privés de petite taille utilisant la méthode du vol à vue.

En 1967, le TIA est le quatrième aéroport au Canada pour ce qui est du nombre de mouvements d'aéronefs annuels (240 000). En 1976, le nombre de vols a diminué du quart environ et la croissance nette des mouvements itinérants est négligeable. Le nombre de vols itinérants, qui s'établit à 50 000 en 1966, passe à seulement 62 000 en 1969 pour retomber à 49 000 en 1976. De plus, cette baisse se produit à un moment où les aéroports voisins, comme ceux de Malton et de Buttonville, fonctionnent presque à capacité.

Selon une étude de l'aviation générale effectuée en 1972, en 1970 il n'y a eu aucun vol passagers régulier au Toronto Island Airport et seulement 434 vols passagers non réguliers. Les vols commerciaux effectués par des appareils légers représentaient 63 p. 100 de tous les mouvements, les vols privés 33 p. 100, et les vols gouvernementaux et militaires 4 p. 100.

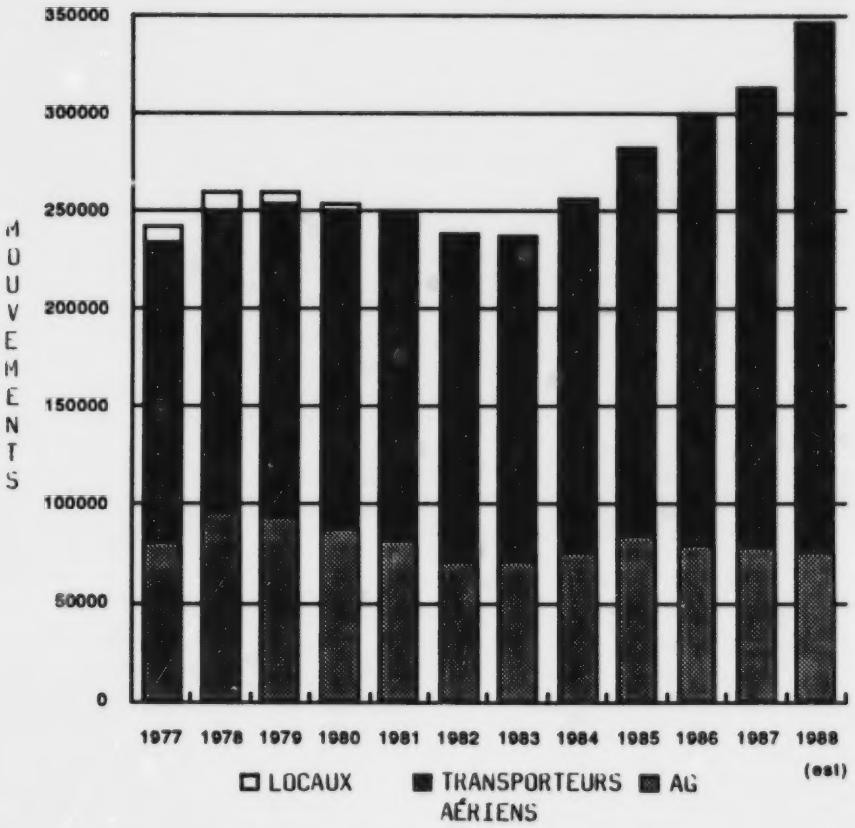
En 1970, 63 p. 100 de tous les vols itinérants sont effectués par des appareils commerciaux. Quatre-vingt-six pour cent de tous les vols sont effectués par des avions pesant moins de 1 814 kilogrammes (4 000 livres) et seulement 2 p. 100 des vols sont effectués par des avions pesant plus de 4 082 kilogrammes (9 000 livres).

En 1971, Central Airways, seul concessionnaire de services aéronautiques au TIA, offre des cours de pilotage, des services aériens nolisés, et des services de location d'avions; la compagnie possède en propre ou loue 26 monomoteurs et a environ 30 personnes à son service.

Selon Transports Canada, sur les 120 appareils basés à l'aéroport en 1972, 20 sont des hydravions et 10 sont des amphibies.

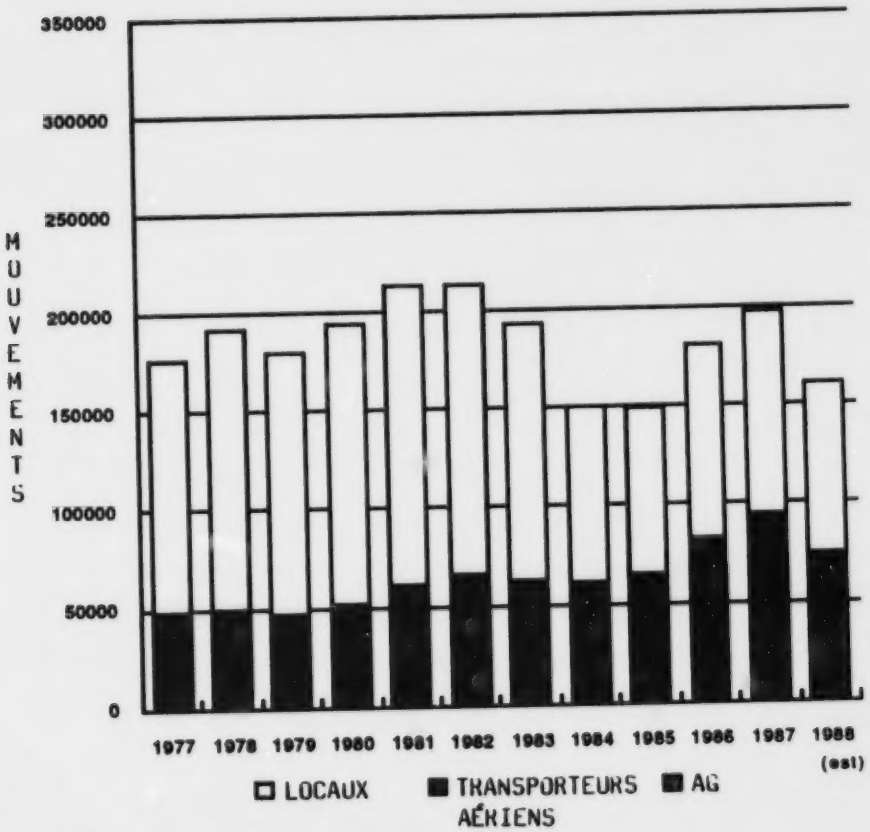
Une enquête parmi les usagers effectuée en 1976 révèle que 71 p. 100 des personnes interrogées utilisent l'aéroport soit pour des vols de plaisance soit pour des cours de pilotage. La compagnie typique utilisant le TIA à des fins commerciales a 50 employés et la moitié des usagers travaillent dans le secteur secondaire, l'administration publique ou le secteur tertiaire. Deux usagers commerciaux sur trois se servent d'aéronefs nolisés et un sur cinq, d'avions d'affaires; neuf vols commerciaux et quatre vols non commerciaux sur dix ont des destinations à l'extérieur de la zone de contrôle de l'aéroport.

FIGURE 1
AÉROPORT INTERNATIONAL PEARSON
Mouvements d'aviation générale, mouvements réguliers de transporteurs aériens, et mouvements locaux d'aéronefs 1977-1988(est)



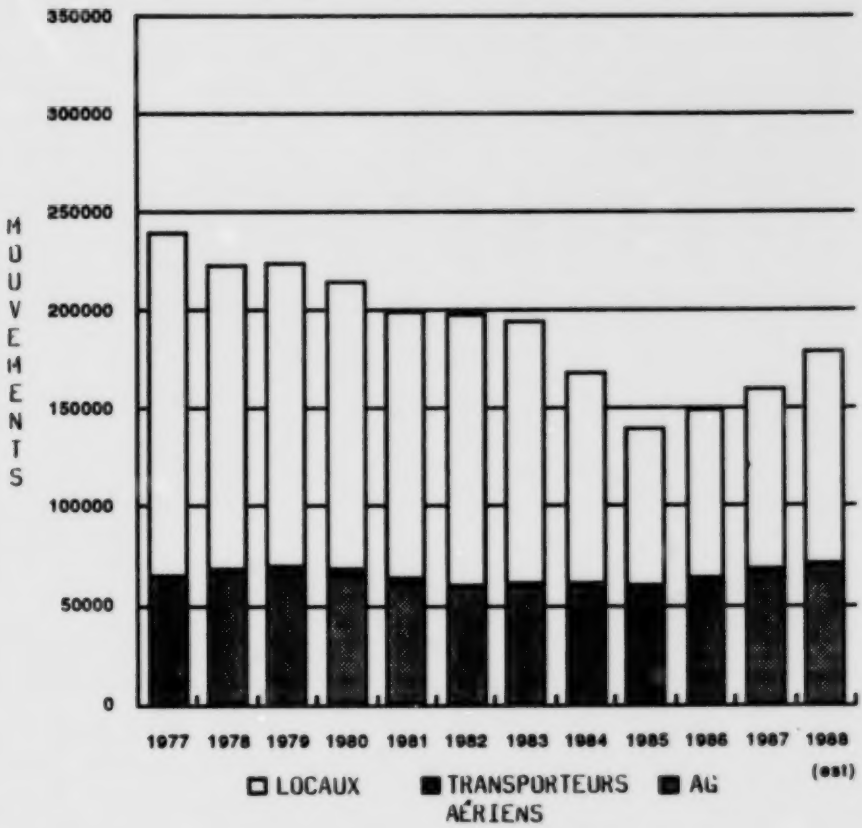
Source : Transports Canada, 1989.

FIGURE 2
TORONTO ISLAND AIRPORT
Mouvements d'aviation générale, mouvements réguliers de transporteurs aériens, et mouvements locaux d'aéronefs 1977-1988(est)



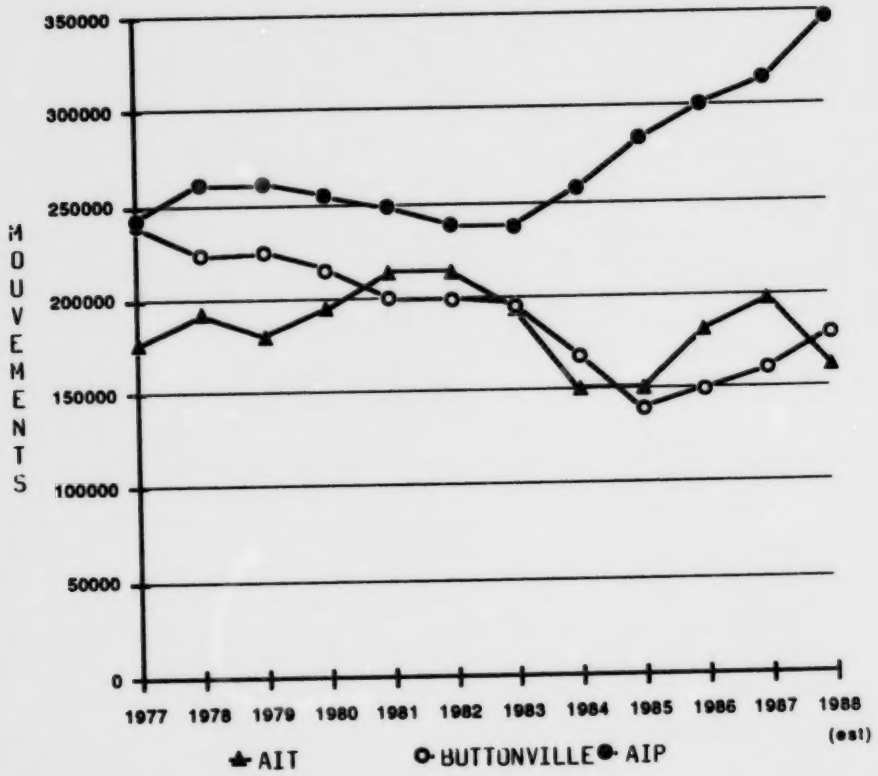
Source : Transports Canada, 1989.

FIGURE 3
AÉROPORT DE BUTTONVILLE
Mouvements d'aviation générale, mouvements réguliers de transporteurs aériens, et mouvements locaux d'aéronefs 1977-1988(est)



Source : Transports Canada, 1989.

FIGURE 4
MOUVEMENTS TOTAUX D'AÉRONEFS
pour l'aéroport international Pearson, l'aéroport de Buttonville et le Toronto Island Airport
1977-1988(est)



Source : Transports Canada, 1989.

Le rôle régional du TIA

Toronto Island Airport est une installation régionale. Selon la définition de Transports Canada, une telle installation fournit un service de classe 1 de la CCT à un aéroport national ou international, ainsi que des services directs réguliers ou nolisés à au moins trois autres aéroports (voir l'annexe B).

LE MARCHÉ PASSAGERS DU TIA

Le trafic passagers est limité au Toronto Island Airport en grande partie parce que les pistes sont trop courtes pour les gros appareils favorisés par le marché des transports aériens en commun. Le TIA est devenu plus intéressant en tant qu'aéroport régional seulement après que les ADAC, qui peuvent transporter 50 personnes, sont devenus disponibles dans le commerce vers 1970.

Le service régulier de TIA est fourni surtout par des appareils équipés de turbopropulseurs, qui sont généralement plus lents que ceux qui sont équipés de turboréacteurs -- ce qui constitue un désavantage important sur les liaisons de 322 kilomètres (environ 200 milles) ou plus. Cependant, à cause de la proximité du district commercial du centre-ville de Toronto, les appareils à turbopropulseur utilisant l'aéroport peuvent être aussi efficaces sur de longues distances que les avions à réaction utilisant l'aéroport Pearson.

LA CAPACITÉ DE L'AÉROPORT

À l'heure actuelle, la piste d'atterrissage de 1 259 mètres (4 000 pieds) de TIA est conçue pour des aéronefs transportant au plus 50 passagers environ sur des distances de 300 à 400 milles nautiques, soit une durée de vol d'une heure. Un certain nombre d'études indiquent qu'entre 800 000 passagers et 1 million de passagers annuellement sont intéressés par ces vols.

Le plus gros appareil à se poser actuellement au Toronto Island Airport est le Dash 7 à 50 places, dont l'efficacité est comparable à celle des avions à réaction sur les

liaisons de 483 kilomètres (environ 300 milles). La capacité annuelle des pistes d'atterrissage de TIA est d'environ 125 000 mouvements.

La capacité en matière de passagers de l'aéroport est fonction des opérations IFR (vol aux instruments) sur la principale piste d'atterrissage est-ouest 06-26, dont la capacité horaire de pointe s'établit à environ 40 à 50 atterrissages et décollages confondus. Selon le régime des vents, d'autres pistes peuvent aussi être utilisées pour les décollages, ce qui pourrait augmenter légèrement la capacité du système. La capacité des pistes ne limitera probablement pas les opérations de TIA.

Les opérations techniques au TIA

Dans les aéroports, il existe un certain nombre d'installations d'appui, qui varient selon la taille de l'aéroport et l'importance du trafic qu'il achemine. Voici les faits et règlements qui s'appliquent au Toronto Island Airport.

Si possible, tous les transporteurs aériens et un grand nombre d'aéronefs d'aviation générale utilisent la méthode IFR (vol aux instruments). Les corridors aériens dans la région de Toronto sont tels que tous les appareils naviguant aux instruments empruntent un réseau bien défini.

La capacité VFR (vol à vue) de TIA dépend du type d'aéronef qui utilise les installations et du pourcentage de vols d'entraînement. Les avions de ligne se servent des systèmes d'atterrissage micro-ondes (MLS) en tout temps afin de réussir les approches et les décollages en pente prononcée nécessaires pour minimiser le bruit. Lorsque les conditions permettent les vols VFR, il y aura des opérations tant IFR que VFR, et la capacité VFR des pistes sera réduite. Par conséquent, le nombre d'appareils d'aviation générale qui peuvent être desservis sera limité.

Au Toronto Island Airport, des conditions météorologiques propices au vol à vue -- plafond dépassant 3 048 mètres (1 000 pieds) ou visibilité supérieure à 4,83 kilomètres (trois milles) -- se produisent environ 88 p. 100 du temps, entre 7 heures et 22 heures. L'état des vents permet les vols VFR pendant environ 98 p. 100 du temps.

LES INSTALLATIONS AU TIA

L'aérogare passagers

Il s'agit d'un bâtiment en bois de deux étages construit en 1938 et désigné immeuble historique par le Toronto Historical Board. Une grande partie du rez-de-chaussée, d'une superficie totale de 622 m^2 (6 700 pi^2), est réservé pour les passagers et les compagnies aériennes, tandis que des services gouvernementaux et autres sont fournis à l'étage. L'intérieur du bâtiment a déjà été rénové mais, à cause de l'âge et de la nature historique de l'aérogare, une restauration complète serait coûteuse par rapport à l'espace utilisable qui en résulterait.

Le réseau de pistes

L'aéroport compte trois pistes : la 06-24 et la 15-33, construites en 1938, et la 08-26, construite en 1961. Les deux premières ont 914,4 mètres (3 000 pieds) de longueur et la troisième, 1 219 mètres (4 000 pieds).

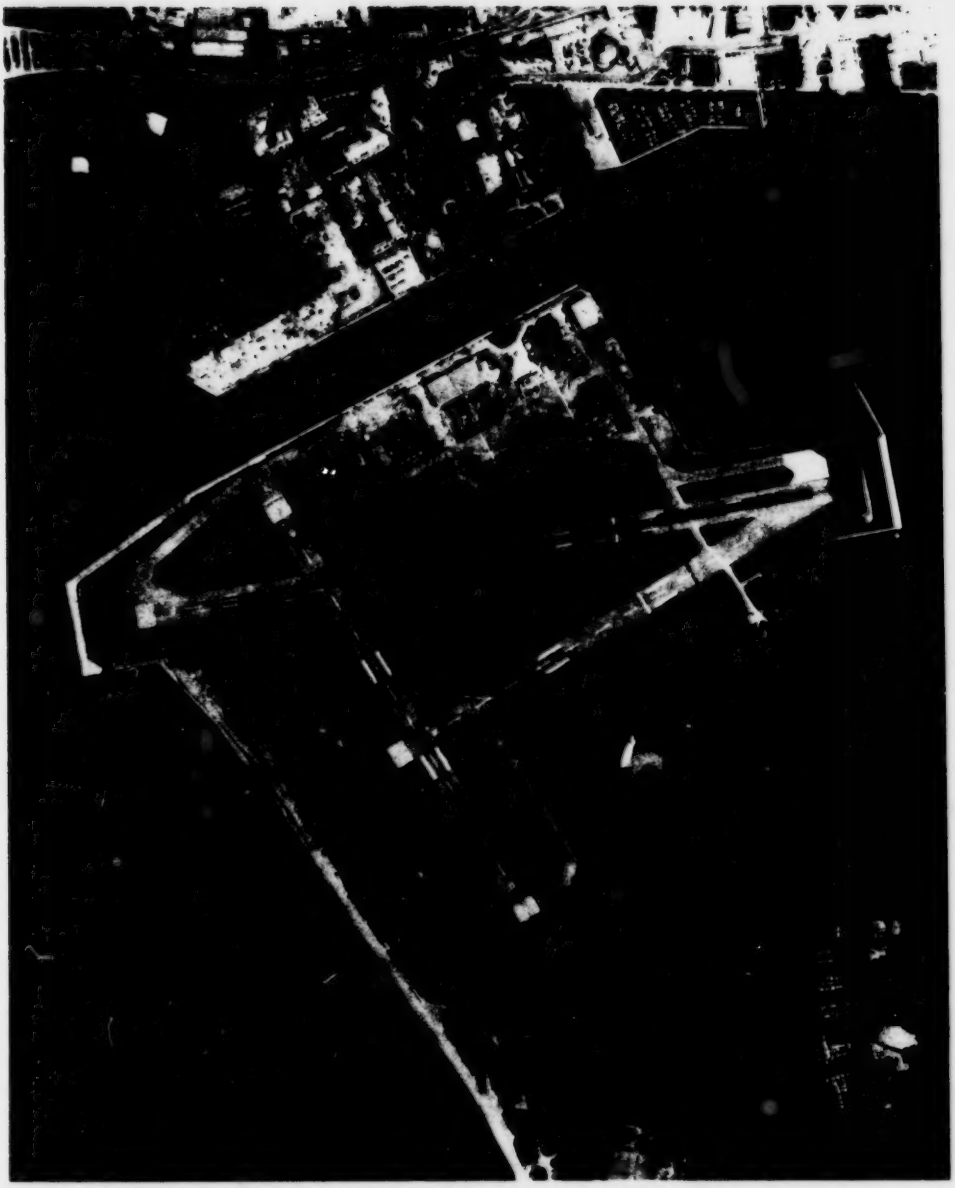
La piste préférée est la 08-26, où le vent latéral est de 10 noeuds ou moins pendant environ 84 p. 100 du temps. C'est également la meilleure piste pour les vols IFR, les vents latéraux étant inférieurs à 15 noeuds pendant environ 97 p. 100 du temps.

L'éclairage de l'aéroport et les aides électroniques

On a installé un système double d'atterrissage micro-ondes (MLS) afin que la piste 08-26 se prête aux approches de précision. Le projet comprend de l'équipement de mesure de distance (DME), une portée visuelle de piste (RVR), et des feux de piste à haute intensité.

Le stationnement à l'aéroport

L'aéroport possède trois aires de stationnement asphaltées pour aéronefs; la plus importante est l'aire publique devant l'aérogare qui est utilisée à la fois par l'aviation générale et les avions de ligne. La deuxième aire fait partie



VUE AÉRIENNE DU TORONTO ISLAND AIRPORT

Reproduction photographique gracieusement fournie par les Toronto Harbour Commissioners.

intégrante des hangars trois et quatre et la troisième dessert les hangars un et deux. Comme les trois aires ont été construites pour de petits aéronefs, il est difficile d'y manoeuvrer des appareils comme le Dash 7 de 50 places. Le problème est exacerbé par une pénurie de postes de stationnement.

L'aire de stationnement publique, faite d'asphalte et de béton, mesurait 218,8 mètres (720 pieds) de long sur 48,7 mètres (160 pieds) de large; elle vient d'être prolongée d'environ 30,5 mètres (100 pieds) au sud. Une aire d'atterrissage en asphalte pour hélicoptères est située à côté du coin sud-est de l'aire publique et il y a une zone d'arrimage sur la bande de pelouse qui la borne au sud.

L'aéroport dispose enfin d'une rampe et d'une zone de stationnement asphaltée pour les hydravions, à son extrémité est.

Les hangars

Le TIA compte quatre hangars, qui sont tous la propriété des THC et qui sont tous situés au nord de la piste d'atterrissage principale. Le hangar un, construit en 1938, a une superficie de 1 783,7 mètres carrés (19 200 pieds carrés) et est loué à City Express. Le hangar deux, qui remonte à la même époque, est en mauvais état et a été loué à court terme à une compagnie de réparation d'aéronefs. Les hangars trois et quatre, qui sont plus neufs, ont chacun une superficie de 1 625,8 mètres carrés (17 500 pieds carrés).

Le contrôle de la circulation aérienne

Une nouvelle tour de contrôle de la circulation aérienne, qui comprend une cabine et des locaux à bureaux, vient d'être construite dans le coin nord-ouest de l'aéroport.

Les services météorologiques

Des services météorologiques sont fournis à contrat par une station météorologique habitée qui est temporairement située

entre l'immeuble d'administration et le hangar trois. On prévoit d'installer une station d'enregistrement automatique d'ici 1991.

Les stationnements pour voitures

Un parc de stationnement commercial pouvant contenir environ 125 voitures est fourni sur le continent par les Toronto Harbour Commissioners. Ce parc a été récemment réinstallé immédiatement à l'est du débarcadère du traversier et est fort populaire auprès des passagers et des employés de l'aéroport.

L'accès au Toronto Island Airport

LE SERVICE DE TRAVERSIER

À cause de l'existence du Western Channel, des traversiers de voitures et de passagers assurent l'accès en surface à l'aéroport depuis l'ouverture de celui-ci en 1939. Le premier traversier se meut à l'aide d'un câble d'acier dont les extrémités sont fixées au débarcadère de chaque côté du passage. En 1963, il est remplacé par un remorqueur à neuf passagers qui est exploité par les Toronto Harbour Commissioners. Un navire du département des parcs est utilisé pour le transport des marchandises.

En 1964, les THC achètent le Maple City de la Ogdensburg Bridge Authority; ce navire, qui peut transporter 40 passagers et 4 automobiles, continue de fournir l'accès principal à l'aéroport à partir d'un débarcadère situé au bas de la rue Bathurst. Exploité par les THC, le traversier est doté d'un équipage de trois personnes qui travaillent deux postes, et il fait quatre voyages aller-retour l'heure lorsque l'aéroport est ouvert. Sa capacité maximale de 40 passagers est établie par les règlements maritimes du gouvernement fédéral et déterminée par la taille de l'équipage.

Le Maple City est un bon brise-glace, mais il est parfois retardé lorsque la glace bloque les embarcadères. De 10 à 15 jours par année environ, les tempêtes le forcent à passer par l'avant-port entre le quai pour hydravions à l'est de l'aéroport et un quai situé près du complexe Canada Malting sur le continent. Ce trajet constitue un inconvénient de taille pour les passagers, surtout ceux qui portent des bagages, car il suppose une longue marche à découvert. L'entretien régulier du traversier exige aussi une interruption de service deux ou trois jours par année.

En 1987, le Maple City était en exploitation 18,5 heures par jour; il a transporté 800 000 passagers et 37 600 véhicules. On s'interroge sur l'avenir de ce service, particulièrement s'il y a une augmentation sensible dans le nombre de passagers transportés par année.

LES ÉTUDES VISANT L'AMÉLIORATION DE L'ACCÈS

L'amélioration de l'accès en surface à TIA a fait l'objet de bien des études officielles et officieuses. L'étude Atkins Hatch, en 1965, l'étude du Département de planification de Metro Toronto, effectuée en 1977, le rapport du Groupe d'étude de l'accès, en 1982, la proposition de City Center Airways, aussi en 1982, la proposition du ministère des Transports de l'Ontario et par City Express comptent parmi les rapports qui ont été présentés. Un résumé de ces études figure à l'annexe C.

Ces rapports proposent bien des façons d'améliorer l'accès à l'aéroport, y compris la prestation d'un meilleur service de traversier, la construction d'un tunnel pour piétons ou de service, et l'érection d'un pont sur le Western Channel. Aucune des nombreuses recommandations n'a été mise en oeuvre jusqu'à présent parce que toutes les parties intéressées n'ont pas réussi à s'entendre. Les besoins en matière de stationnement associés aux diverses options ont aussi été étudiés, et sont brièvement décrits ci-dessous.

Les besoins en matière de stationnement automobile

L'étude effectuée en 1977 par le département de planification de Metro Toronto prédit que, d'ici 1990, il faudra fournir entre 320 et 420 places de stationnement pour l'aéroport et le service régional ADAC. Elle prévoit une forte utilisation des installations d'enregistrement situées au centre-ville, les passagers étant ensuite transportés gratuitement en navette par City Express de l'hôtel Royal York aux quais.

D'après une enquête menée en 1982 parmi les passagers du traversier, le Groupe d'étude de l'accès (Comité de coordination mixte chargé de l'aménagement de TIA) a estimé que les besoins en matière de stationnement sur le continent s'élèveraient à 310 espaces pour passer éventuellement à 400 espaces. Selon le Groupe, le nombre d'espaces requis ne peut pas être fourni par des stationnements en surface et il faudrait construire un garage pouvant abriter 400 voitures.

Par ailleurs, il ne faudrait pas que le tunnel piétonnier reliant le stationnement à l'édifice terminal dépasse 183 mètres (600 pieds).

En 1982, se fondant sur les données de Air Transit, City Center Airways Ltd. estime qu'environ 740 places sont requises pour le stationnement à long et à court terme au TIA. Elle conclut aussi que, si les tarifs commerciaux sont appliqués au stationnement à long terme à l'aéroport, le nombre de places requises pourrait être ramené à environ 310 ou 330.

En 1988, des consultants engagés par City Express ont proposé la construction d'un parc de stationnement pour 1 200 voitures, incorporé à une chaussée sur le Western Channel. Comme solution de rechange, ils suggèrent l'aménagement d'un pont et de 280 places de stationnement en surface, auxquels un garage de stationnement à 400 places serait subséquemment adjoint. Des stationnements sont également prévus dans leur option visant l'aménagement d'un tunnel d'accès.

La réglementation

LES LOIS ET RÈGLEMENTS

Toronto Island Airport est un aéroport public autorisé par Transports Canada; il est exploité par les THC. La conception, l'exploitation, la sûreté et l'inspection des installations aéroportuaires sont régies par la Loi sur l'aéronautique. La Commission canadienne des transports est chargée d'octroyer les routes et d'autoriser les transporteurs aériens. Parce que l'aéroport est également utilisé pour les vols internationaux, sa configuration, ses modalités d'exploitation et ses normes de sécurité doivent être conformes à l'annexe 14 de la Convention sur l'aviation internationale de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

Le service de traversier entre l'aéroport et le continent est régi par la Loi fédérale sur les transports. La réglementation de l'utilisation des terrains près de l'aéroport est la responsabilité de la ville de Toronto. Les

politiques du ministère provincial des Affaires municipales concernant les utilisations compatibles sont énoncées dans un document intitulé Land Use Policy Near Airports; le ministère ontarien du Logement réglemente l'isolement des immeubles contre le bruit.

La Loi sur l'aéronautique

La Loi sur l'aéronautique autorise le ministre des Transports à contrôler l'aéronautique civile au Canada. Aux termes de la loi, le gouverneur en conseil peut établir des règlements concernant :

- le bruit des aérodromes et des aéronefs;
- la classification et l'utilisation de l'espace aérien et le contrôle des routes et de l'espace aériens;
- la prévention des utilisations de terrain incompatibles.

Le Règlement sur les transporteurs aériens, qui classe les transporteurs et les aéronefs aux fins d'autorisation, a été établi par la CCT en vertu de la Loi sur l'aéronautique. L'article 3 du Règlement distingue sept classes de services aériens commerciaux exploités au Canada et cinq catégories de transporteurs canadiens offrant des services aux États-Unis. (Voir l'annexe 3.) Chaque classe de service aérien commercial exploité au moyen d'un aéronef à voilure fixe se divise en groupes fondés sur le poids de l'aéronef.

La Loi nationale sur les transports

Promulguée en 1966-1967, cette loi énonce et applique une politique nationale des transports destinée à rendre tous les modes de transport rentables, efficaces et adéquats. La Partie I de la Loi établit la Commission canadienne des transports, qui est autorisée à constituer des comités chargés de réglementer tous les modes de transport conformément à cette politique; c'est en vertu de cette dernière que les opérations du TIA sont réglementées.

Plans officiels et zonage de l'aéroport

Les ententes et règlements de zonage qui suivent contrôlent l'utilisation des terrains près du Toronto Island Airport :

- o l'Entente tripartite;
- o les règles touchant le zonage enregistré à l'aéroport;
- o le Plan officiel pour Metro Toronto (actuellement à l'étude);
- o le règlement municipal n° 20623 de la ville de Toronto sur le zonage;
- o le Plan officiel de la ville de Toronto (qui sera bientôt mis à jour).

Zonage enregistré à l'aéroport

Le Règlement de zonage de l'aéroport de Toronto Island est approuvé par le gouverneur en conseil le 30 mai 1985, sur la recommandation du ministre des Transports, aux termes de l'article 6 de la Loi sur l'aéronautique. Il s'applique à des terrains spécifiques près de l'aéroport, y compris les emprises de chemin public, et il interdit l'érection de toute structure qui dépasserait la hauteur maximale permise. Il interdit également de déposer sur les terrains désignés des déchets susceptibles d'attirer les oiseaux.

Les hauteurs maximales permises pour les structures sont établies par rapport à l'altitude repère du Toronto Island Airport, qui est de 76,5 mètres (251 pieds) au-dessus du niveau moyen de la mer. Les limites de hauteur s'appliquent à quatre zones : les surfaces d'approche aux pistes d'atterrissage; la surface extérieure; l'aire de progression ou d'atterrissage; et la surface de transition, qui relie les trois autres surfaces.

Zone interdite

Le trafic maritime régulier est interdit aux deux extrémités de la piste d'atterrissage principale 08-26. Les zones interdites mesurent 305 mètres (1 000 pieds) de long sur 91 mètres (300 pieds) de large et sont marquées par des bouées.

Loi sur les biens culturels de l'Ontario

Le terminal de TIA a été désigné "structure architecturale importante" par le Toronto Historical Board. Il est protégé aux termes de la Loi sur les biens culturels de l'Ontario ainsi que de l'Entente tripartite. Conformément à la Loi, toute expansion du bâtiment terminal doit être approuvée par le Toronto Historical Board.

Ententes bilatérales

Les services aériens commerciaux sur les routes internationales sont exploités en vertu d'ententes bilatérales conclues entre les deux pays dont les aéroports sont concernés. Les routes aériennes peuvent servir de monnaie d'échange durant la négociation d'accords commerciaux internationaux et elles peuvent empêcher les exploitants d'aéroports d'influencer la circulation internationale dans la même mesure où ils peuvent influencer la circulation interne. Si le Toronto Island Airport continue de desservir des destinations aux É.-U., les routes entre les deux pays seront négociées à l'échelon fédéral et il se peut que la portée de ces négociations dépasse les questions d'intérêt local.

Entente tripartite

L'Entente tripartite de 1983 décrit le rôle de l'aéroport par rapport à trois groupes d'activités permises : l'aviation générale, le service commercial limité ADAC, et les opérations des hélicoptères.

Selon l'Entente tripartite, l'aviation générale englobe tous les aéronefs d'aviation civile et tous les aéronefs compris dans les groupes de poids A, B et C -- d'au plus 5 466 kilogrammes (12 500 livres) — ainsi que l'appareil Saunders ST 27. L'Entente a été modifiée de façon à inclure l'avion Dash 8.

L'entente définit le service commercial limité ADAC ainsi :

> un service utilisant un avion à décollage et atterrissage courts (ADAC), pour location ou contre compensation, dans une opération dûment autorisée par le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports, et exploité dans un marché compatible avec la capacité spécifiée des installations aéroportuaires fournies et conformément aux conditions énoncées à l'article 14.

Les aéronefs ADAC sont définis comme étant des avions qui ne sont pas propulsés par des réacteurs, qui sont capables de maintenir une trajectoire de descente et un profil de montée de six degrés et qui ont le matériel électronique de navigation requis pour assurer le respect des procédures établies de contrôle de la circulation au moment de l'approche et du départ.

Le nombre total de vols d'hélicoptères au cours d'une année civile ne doit pas dépasser 4 000 et les vols d'hélicoptères lourds pendant la même année ne doivent pas dépasser 500. Un hélicoptère est considéré comme lourd si :

> son poids brut, divisé par le produit obtenu lorsque le nombre de lames de son(ses) rotor(s) sustentateur(s) est multiplié par le plus grand arrondi de ce(ces) rotor(s), dépasse 300 kg/m (200 lb/pi).

La gestion

PROPRIÉTÉ ET CONTRÔLE DU TORONTO ISLAND AIRPORT

La propriété du terrain de 87 hectares (215 acres) sur lequel sont situés Toronto Island Airport et ses installations est une question très complexe. Les domaines d'attribution ont bien changé depuis que la Couronne a cédé ses terres et établi ses conditions initiales, à cause des travaux de remblai effectués entre 1938 et 1962 et qui ont élargi le terrain, des modifications apportées par la Metro Act de 1953, et des baux qui ont été octroyés.

Les Toronto Harbour Commissioners possèdent le plus de terrains au TIA, à savoir 65,55 hectares (162 acres) de terrain et 68 hectares (168 acres) d'eau. La ville de Toronto possède un total de 19,39 hectares (48 acres) de terrain et de 6,45 hectares (16 acres) d'eau. Le gouvernement fédéral est propriétaire de deux petites parcelles de terrain ayant une superficie totale de 2,05 hectares (5 acres). Les parcs et terrains riverains sis au sud et à l'est de l'aéroport sont la propriété de Metro Toronto. Les terrains non remblayés à l'ouest de la zone sont la propriété de la ville et des THC et sont contrôlés par la province.

En 1957, la ville a cédé l'aéroport de Malton au gouvernement fédéral en échange d'importantes améliorations au Toronto Island Airport. La ville a convenu aussi que les THC seraient les exploitants principaux de l'aéroport et, en juillet 1962, elle a loué tous les terrains de l'aéroport aux Commissaires du havre pour une durée de 21 ans. L'Entente tripartite est entrée en vigueur à l'échéance de ce bail.

RESPONSABILITÉS FINANCIÈRES

En 1974, se rendant compte que les revenus de l'aéroport ne couvraient pas les frais d'exploitation combinés de l'aéroport et du traversier, les THC demandèrent aux gouvernements fédéral et provincial de leur accorder des subventions sans quoi ils seraient obligés de fermer l'aéroport. Transports Canada estimait que les pertes étaient partiellement dues à l'absence d'engagements intergouvernementaux envers l'utilisation continue de l'aéroport ce qui, à leur avis, décourageait les investissements en capital nécessaires pour améliorer la rentabilité de celui-ci. Ottawa accepta de combler le déficit jusqu'à ce qu'une décision soit prise concernant l'avenir de l'aéroport. Conformément à sa politique consistant à assurer l'accès en surface aux aéroports, la province accepta de prendre en charge le déficit d'exploitation du traversier.

L'exploitation tant du traversier que de l'aéroport est de moins en moins rentable. Par exemple, le déficit annuel du Maple City passe de 171 000 $ en 1978 à 469 000 $ en 1987, alors que celui de l'aéroport passe de 232 000 $ à 656 000 $ pendant la même période.

En vertu de l'Entente tripartite de 1983, le ministre des Transports a convenu de rechercher des fonds pour combler tout déficit que l'exploitation de l'aéroport occasionnerait aux THC pendant la durée du bail. Si la ville ou les THC, par manque de fonds, informent le ministre qu'ils ne désirent plus être financièrement responsables de l'aéroport, le ministre dispose de 90 jours pour indiquer s'il a l'intention de prendre son exploitation en charge. S'il refuse, l'aéroport doit être fermé, et la ville reprendra possession des terres fédérales des THC. Elle conserve aussi le droit d'acheter les terrains des THC.

SOURCES DE REVENUS

Les sources de revenus actuelles des THC/TIA sont les suivantes : frais d'atterrissage et de stationnement des aéronefs, frais d'amarrage, frais de location des terrains et des hangars, frais de location de l'aérogare passagers, et frais de stationnement des voitures. Tous les passagers partant d'un aéroport canadien, y compris le TIA, doivent payer une taxe imposée par Transports Canada. Les revenus de cette taxe sont alloués aux services de navigation aérienne et aux aéroports dont le gouvernement fédéral est à la fois propriétaire et exploitant, mais non aux aéroports, comme TIA, qui ne sont pas directement administrés par Transports Canada.

COMPARAISONS ENTRE LES REVENUS ET LES COÛTS

Le TIA a produit des revenus de 797 000 $ en 1987 grâce aux frais d'entreposage des aéronefs, à la vente d'essence, à la location, et aux droits d'atterrissage. Au cours de la dernière décennie, les revenus provenant de l'entreposage des aéronefs sont restés constants, tandis que ceux provenant de la vente d'essence et de la location ont augmenté de 140 p. 100 et 90 p. 100, respectivement. Mais ce sont les droits d'atterrissage qui ont le plus augmenté, passant de 17 000 $ en 1977 à 278 000 $ en 1987.

Les frais d'exploitation de TIA ont totalisé 1,45 million de dollars en 1987, comparativement à 552 000 $ en 1978, soit un taux d'augmentation composé de 9,9 p. 100 par année. Les déficits d'exploitation de l'aéroport sont

passés de 223 000 $ en 1978 à 656 000 $ en 1987, ce qui représente un taux de croissance composé de 11,4 p. 100 par année; les dépenses d'exploitation ont donc augmenté plus rapidement que les recettes. Les déficits enregistrés ne tiennent pas compte du remplacement des immobilisations.

Le déficit combiné de l'aéroport et du traversier s'est établi à 1,12 million de dollars en 1987, comparativement à 400 000 $ en 1978; le déficit total augmente à un taux composé annuel de 10 p. 100.

En septembre 1986, la Région d'Ontario de Transports Canada a défini des sources possibles de revenus additionnels, à savoir :

- la location de terrains supplémentaires;
- des frais de stationnement public (maintenant en vigueur);
- de nouvelles recettes provenant de la vente au détail;
- des droits d'utilisation par les passagers.

Selon Transports Canada, ces sources supplémentaires produiraient un total de 3 millions de dollars en revenus supplémentaires de 1986 à 1990. Deux millions de dollars proviendraient des tarifs d'utilisation proposés, 400 000 $ des frais de stationnement, et 425 000 $ de l'augmentation des surfaces louées. Cela équivaudrait à un revenu supplémentaire moyen de 600 000 $ par année, ce qui, selon Transports Canada, permettrait de couvrir les frais d'exploitation directs de l'aéroport (en supposant des compressions au chapitre de la rémunération du personnel) sans toutefois qu'on touche aux immobilisations ou aux frais d'intérêt.

FRAIS DE TRANSPORTS CANADA

Transports Canada est responsable du contrôle de la circulation aérienne et des services de navigation aérienne, des douanes, de l'immigration, de la sécurité, et des opérations générales à l'aéroport. Il participe aussi aux frais d'exploitation généraux en comblant le déficit opérationnel de l'aéroport, qui s'établit actuellement à environ 600 000 $. Les coûts bruts de Transports Canada sont donc de l'ordre de 1,5 million de dollars par année.

Les questions environnementales

Les questions environnementales soulevées par les opérations existantes et les opérations éventuelles à TIA se situent au niveau de la conception, du bruit, et de la pollution de l'air; elles ont été étudiées aux audiences de la Commission (voir le chapitre 2). D'autres dossiers, dont ceux de la contamination des sols et de l'eau par le combustible, les aéronefs, les voitures et les autobus, du remblayage du lac, des polluants chimiques, et des problèmes d'écoulement n'ont pu être abordés durant la première série d'audiences et ne semblent d'ailleurs pas avoir été étudiés en détail.

LE BRUIT

Le bruit des aéronefs est une question complexe et fort controversée, qui n'est souvent pas bien comprise du grand public. Tandis que le bruit produit par un seul aéronef peut être mesuré et analysé, la réaction psychologique d'un particulier à ce bruit est difficile à prédire. Les réactions humaines moyennes sont également difficiles à prévoir, de sorte que la plupart des techniques utilisées pour prévoir les réactions au bruit des aéronefs sont fondées sur des réactions collectives. À cette fin, on compare le nombre de plaintes reçues au sujet du bruit à proximité de certains aéroports avec les caractéristiques de bruit et les mouvements des aéronefs à ces endroits.

LE MODÈLE DE PRÉVISIONS D'AMBIANCE SONORE (NOISE EXPOSURE FORECAST - NEF)

Plusieurs modèles mathématiques ont été élaborés pour exprimer sous forme d'indice l'effet combiné de variables qui influencent la réaction humaine au bruit. Un tel modèle, celui des prévisions d'ambiance sonore (NEF), a été adopté au Canada pour contrôler les utilisations des terrains au voisinage des aéroports. Le bruit produit par un aéronef est quantifié en EPNdB (effective perceived noise in decibels - bruit effectif perçu en décibels). Voir l'annexe D pour de plus amples détails.

Le modèle produit généralement des courbes de bruit correspondant aux niveaux NEF 40, 35, 30, 28, et 25 (la courbe officielle NEF 25 qui a été produite pour TIA en 1990 figure à l'annexe D). Ces courbes servent de guide seulement; elles n'indiquent pas les niveaux de bruit réels, mais plutôt la réaction psychologique probable d'une collectivité au bruit réel produit par les mouvements d'aéronefs à un endroit particulier près d'un aéroport. La méthode NEF ne tient pas compte de facteurs comme les différences entre l'utilisation réelle des pistes d'atterrissage et les trajectoires réelles de vol, d'une part, et les données estimatives utilisées dans les calculs NEF, de l'autre; les variations dans la transmission du bruit dans différentes conditions atmosphériques; les caractéristiques topographiques susceptibles de réduire ou d'accentuer le bruit; les mouvements d'hélicoptères; le bruit produit pendant le roulage; les écarts par rapport aux temps d'exposition présumés; ou les différences dans le style de vie des répondants.

Les concepteurs de la méthode NEF ont établi un rapport entre l'indice NEF et la réaction probable des collectivités situées à proximité des aéroports aux États-Unis et en Europe. Ces renseignements constituent la base de la plupart des normes d'utilisation des terrains à proximité des aéroports utilisées au Canada, mais il ne s'agit en fait que d'un guide général. L'annexe D contient des prédictions de la réaction des collectivités et un exposé des utilisations de terrain compatibles dans les zones NEF, qui ont été élaborés par le ministère ontarien des Affaires municipales et du logement.

Au Canada, les courbes officielles de prévision d'ambiance sonore sont établies par Transports Canada et publiées par la Société centrale d'hypothèques et de logement à l'intention des urbanistes. Le tableau des utilisations de terrain recommandées par Transports Canada est fourni dans le document de ce ministère intitulé Utilisation des terrains au voisinage des aéroports. Cependant, la loi n'exige pas le respect de ces normes ni l'exploitation des aéroports de la façon présumée lors de l'élaboration des prévisions de bruit.

Les questions environnementales

Les questions environnementales soulevées par les opérations existantes et les opérations éventuelles à TIA se situent au niveau de la conception, du bruit, et de la pollution de l'air; elles ont été étudiées aux audiences de la Commission (voir le chapitre 2). D'autres dossiers, dont ceux de la contamination des sols et de l'eau par le combustible, les aéronefs, les voitures et les autobus, du remblayage du lac, des polluants chimiques, et des problèmes d'écoulement n'ont pu être abordés durant la première série d'audiences et ne semblent d'ailleurs pas avoir été étudiés en détail.

LE BRUIT

Le bruit des aéronefs est une question complexe et fort controversée, qui n'est souvent pas bien comprise du grand public. Tandis que le bruit produit par un seul aéronef peut être mesuré et analysé, la réaction psychologique d'un particulier à ce bruit est difficile à prédire. Les réactions humaines moyennes sont également difficiles à prévoir, de sorte que la plupart des techniques utilisées pour prévoir les réactions au bruit des aéronefs sont fondées sur des réactions collectives. À cette fin, on compare le nombre de plaintes reçues au sujet du bruit à proximité de certains aéroports avec les caractéristiques de bruit et les mouvements des aéronefs à ces endroits.

LE MODÈLE DE PRÉVISIONS D'AMBIANCE SONORE (NOISE EXPOSURE FORECAST - NEF)

Plusieurs modèles mathématiques ont été élaborés pour exprimer sous forme d'indice l'effet combiné de variables qui influencent la réaction humaine au bruit. Un tel modèle, celui des prévisions d'ambiance sonore (NEF), a été adopté au Canada pour contrôler les utilisations des terrains au voisinage des aéroports. Le bruit produit par un aéronef est quantifié en EPNdB (effective perceived noise in decibels - bruit effectif perçu en décibels). Voir l'annexe D pour de plus amples détails.

Le modèle produit généralement des courbes de bruit correspondant aux niveaux NEF 40, 35, 30, 28, et 25 (la courbe officielle NEF 25 qui a été produite pour TIA en 1990 figure à l'annexe D). Ces courbes servent de guide seulement; elles n'indiquent pas les niveaux de bruit réels, mais plutôt la réaction psychologique probable d'une collectivité au bruit réel produit par les mouvements d'aéronefs à un endroit particulier près d'un aéroport. La méthode NEF ne tient pas compte de facteurs comme les différences entre l'utilisation réelle des pistes d'atterrissage et les trajectoires réelles de vol, d'une part, et les données estimatives utilisées dans les calculs NEF, de l'autre; les variations dans la transmission du bruit dans différentes conditions atmosphériques; les caractéristiques topographiques susceptibles de réduire ou d'accentuer le bruit; les mouvements d'hélicoptères; le bruit produit pendant le roulage; les écarts par rapport aux temps d'exposition présumés; ou les différences dans le style de vie des répondants.

Les concepteurs de la méthode NEF ont établi un rapport entre l'indice NEF et la réaction probable des collectivités situées à proximité des aéroports aux États-Unis et en Europe. Ces renseignements constituent la base de la plupart des normes d'utilisation des terrains à proximité des aéroports utilisées au Canada, mais il ne s'agit en fait que d'un guide général. L'annexe D contient des prédictions de la réaction des collectivités et un exposé des utilisations de terrain compatibles dans les zones NEF, qui ont été élaborés par le ministère ontarien des Affaires municipales et du logement.

Au Canada, les courbes officielles de prévision d'ambiance sonore sont établies par Transports Canada et publiées par la Société centrale d'hypothèques et de logement à l'intention des urbanistes. Le tableau des utilisations de terrain recommandées par Transports Canada est fourni dans le document de ce ministère intitulé Utilisation des terrains au voisinage des aéroports. Cependant, la loi n'exige pas le respect de ces normes ni l'exploitation des aéroports de la façon présumée lors de l'élaboration des prévisions de bruit.

CONTRÔLES DU BRUIT PRÉVUS DANS L'ENTENTE TRIPARTITE

En vertu de l'Entente, les THC sont chargés de réglementer le nombre total de mouvements d'aéronefs de façon que la courbe de bruit réelle 28 reste dans les limites de la courbe de bruit officielle 25, comme il est indiqué sur la carte des courbes de bruit pour 1990 (n° de référence OR11), que le ministre des Transports a dressé pour la Société centrale d'hypothèques et de logement en avril 1978. Il est permis de prolonger la courbe NEF réelle 28 à l'ouest, entre deux points désignés sur la courbe NEF officielle 25.

Les avions à réaction ou les aéronefs excessivement bruyants ont le droit d'utiliser l'aéroport dans certaines circonstances seulement. L'Entente distingue trois catégories d'appareils à hélices excessivement bruyants :

- ceux qui pèsent moins de 5 700 kilogrammes (poids maximum à l'envolée) et produisent plus de 83 dB(A) en survol, selon les dispositions de l'annexe 16, du chapitre 6 et de l'annexe 3 de l'OACI;

- les aéronefs ordinaires dont le poids maximum à l'envolée dépasse 5 700 kilogrammes et qui produisent plus de 84 EPNdB à l'envolée, ou plus de 83,5 EPNdB latéralement à l'envolée, ou plus de 92 EPNdB pendant l'approche, selon les dispositions de l'annexe 16, du chapitre 5 et de l'appendice 2 de l'OACI.

- les aéronefs ADAC dont le poids maximum à l'envolée dépasse 5 700 kilomètres et qui produisent plus de 93 EPNdB à l'envolée, ou plus de 88 EPNdB latéralement à l'envolée, ou plus de 91,5 EPNdB pendant l'approche, selon les dispositions de l'annexe 16, du chapitre 7 et de l'appendice C de l'OACI.

La ville peut exiger que les courbes de bruit NEF soient révisées de façon à inclure le bruit des hydravions s'ils dépassent 30 mouvements par jour en moyenne pendant une année civile donnée, ou si la courbe NEF réelle 28 se rapproche plus à un certain point de la courbe NEF officielle 25 pour 1990 que de la courbe NEF officielle 28 pour 1990.

La ville peut aussi demander au ministre des Transports de préciser les trajectoires de vol de tous les hélicoptères au Toronto Island Airport s'il y a plus de 4 000 mouvements d'hélicoptères ou plus de 500 mouvements d'hélicoptères lourds pendant une année donnée. Les courbes NEF réelles comprennent le bruit des hélicoptères pendant toute année où des trajectoires de vol doivent être suivies.

La sécurité opérationnelle

À l'heure actuelle, les renseignements limités de Transports Canada concernant l'efficacité des services de lutte contre les incendies et de sauvetage au TIA démontrent que, entre 1976 et 1986, il y a eu 18 accidents d'avion. Ces accidents ont occasionné trois blessures légères, une blessure grave et quatre décès. Les 28 autres personnes concernées s'en sont tirées indemnes. La plupart des pilotes avaient des brevets de pilotage privé ou des permis de pilotage de plaisance, et tous les incidents sauf deux ont eu lieu pendant le jour.

Le nombre d'accidents au TIA est demeuré essentiellement le même pendant bien des années, malgré des procédures d'exploitation d'aéronefs et des aides à l'atterrissage plus perfectionnées.

Services d'urgence

Les services de secours, de lutte contre les incendies et de sauvetage respectent actuellement les exigences de Transports Canada. Ces services sont actuellement logés dans une caserne de pompiers temporaire. Le système d'approvisionnement en eau est en voie d'amélioration et une caserne permanente, qui sera située à l'extrémité ouest de l'aéroport, fait partie des plans de Transports Canada.

Un exercice de réaction en cas d'urgence a été tenu par les autorités locales, de concert avec les THC, en novembre 1987. D'après les résultats obtenus, des améliorations s'imposent.

Chapitre 2

Les audiences de la Commission royale sur le Toronto Island Airport et les services de transport connexes

Vers la mi-janvier et au début de février 1989, la Commission royale d'enquête sur l'avenir du secteur riverain de Toronto avait tenu ses premières audiences publiques. Le commissaire, M. David Crombie, avait posé beaucoup de questions sur l'avenir du Toronto Island Airport (TIA) et avait entendu de nombreuses réponses; après cinq jours d'audiences, les principaux enjeux avaient été clairement définis.

CONTEXTE/TRANSPORTS CANADA

Les premiers témoignages entendus ont servi de contexte pour tous ceux qui ont suivi. Deux représentants de Transports Canada, Ron Dinnie, directeur général régional du Groupe de gestion des aéroports pour la région de l'Ontario, et Ron Coulas, directeur des Services de navigation aérienne pour la même région, ont fourni des éléments d'information sur les divers points qui se sont avérés controversés durant la première série d'audiences, dont l'amélioration des voies d'accès à partir de la terre ferme, l'utilisation future d'avions à réaction, la réglementation du bruit, l'expansion des installations et des services, l'équilibre à assurer entre l'aviation générale et les transporteurs à horaire fixe, ainsi que la gestion de l'aéroport et des terres assujetties.

Les points de vue exprimés au sujet du TIA couvraient toute la gamme des possibilités, depuis son élimination le plus tôt possible jusqu'à la création d'un aéroport des plus animés, relié à la terre ferme par un tunnel routier et doté d'une aérogare avec 12 portes d'embarquement, qui pourrait accueillir des avions à réaction commerciaux de petite taille et desservir un marché pouvant dépasser 2 millions de passagers par an.

Bien que Transports Canada, qui est le principal organisme de financement du TIA (accroissement des immobilisations de 21 millions de dollars depuis 1984, absorption d'un déficit d'exploitation de 582 000 $ en 1988) n'ait pris position dans aucune des questions controversées, M. Binnie a déclaré que, selon la nouvelle politique du ministère, les autorités locales sont invitées à assumer une plus grande responsabilité lorsqu'il s'agit de déterminer les besoins et la nature des aéroports locaux. Transports Canada encouragerait les exploitants de TIA, c'est-à-dire les Toronto Harbour Commissioners, "à continuer à accroître les recettes provenant de l'exploitation de l'aéroport", mais, à part cela, ne pouvait faire aucun commentaire sur des questions de politique.

Selon la politique actuellement exposée dans l'entente tripartite de 1983, il n'est pas permis de créer de nouvelles pistes ou de prolonger celles qui existent, ni d'accroître le territoire du TIA. Aucun tunnel ou pont routier ne peut être construit dans le Western Channel, large de 122 mètres (environ 400 pieds) qui sépare l'aéroport de la terre ferme au bas de la rue Bathurst. Aucun avion à réaction n'est autorisé, sauf pour les urgences, les évacuations médicales et pendant le spectacle aérien de la Canadian National Exhibition. Aucun relèvement des limites de bruit n'est autorisé.

Aucun des intervenants ayant comparu devant la Commission royale n'a proposé d'agrandir le TIA ou de relever les limites de bruit, mais certains envisageaient d'augmenter le service passagers. Les avis étaient très partagés sur la question de savoir s'il fallait accroître l'accès ou supprimer l'interdiction frappant les avions à réaction dans les cas où ces derniers seraient conformes au règlement régissant le bruit.

Les représentants de Transports Canada ont brossé l'histoire du TIA (également examinée au chapitre 1 du présent rapport). Entre 1984 et 1987, les mouvements des transporteurs à horaire fixe sont passés de 4 000 par an à plus de 18 000 et ceux de l'aviation générale de 147 000 à 187 000 (bien que, dans ce dernier cas, il puisse s'agir de pilotes qui s'exercent à décoller et à atterrir). "En fait, a

déclaré M. Binnie, seuls les aéroports Lester B. Pearson et Vancouver International ont enregistré un nombre plus élevé de mouvements locaux que Toronto Island Airport en 1987."

La plus forte variation observée entre 1984 et 1987, et probablement au cours des 50 ans d'histoire du TIA, a probablement été celle du nombre de passagers. Les transporteurs à horaire fixe, surtout City Express (qui est aussi intervenu lors des audiences de la Commission), ont transporté quelque 400 000 passagers en 1987, contre seulement 46 000 en 1984. Cependant, ces passagers, dont 86 p. 100 effectuaient des voyages d'affaires, la plupart du temps à Ottawa et Montréal, ne représentaient que 2 p. 100 du trafic passagers de la région de Toronto. À lui seul, l'aéroport Lester B. Pearson a compté pour 97 p. 100 des passagers.

En extrapolant les tendances, bien que le nombre de passagers soit tombé à 375 000 l'année dernière, Transports Canada prédit une augmentation annuelle de 11 p. 100 du nombre de passagers au TIA jusqu'en 1991, année à partir de laquelle la hausse ralentira à 3 p. 100 par an jusqu'en l'an 2001. Cette projection se fonde naturellement sur les limites imposées par l'entente tripartite.

Comme l'ont indiqué certaines études présentées à la Commission royale, le nombre de passagers augmenterait considérablement si l'on pouvait rouvrir l'entente et la modifier, surtout pour ce qui est des restrictions ayant trait à l'accessibilité.

LE RÔLE DE L'AÉROPORT

Après la Seconde Guerre mondiale, période durant laquelle il a servi de quartier général à l'armée de l'air norvégienne en exil, le Toronto Island Airport a perdu de son importance commerciale. Malton, qui disposait de l'espace nécessaire à l'expansion, est devenu le centre de l'aviation commerciale et le demeurera presque exclusivement pendant une bonne partie des années 1980.

De ce fait, dans l'après-guerre, TIA devint essentiellement un aéroport consacré à l'aviation générale, un "petit aéroport bien tranquille", rôle que le conseiller municipal de Toronto, Dale Martin, aimerait bien qu'il reprenne (à défaut de pouvoir s'en débarrasser).

Ces dernières années, les frictions se sont multipliées entre les usagers d'aéronefs d'aviation générale et les transporteurs à horaire fixe. Glen Hadley, membre de la Canadian Owners and Pilots Association (COPA), a affirmé à la Commission royale que, "dans une récente ébauche d'une étude d'impact économique effectuée pour le compte de la THC, il est déclaré que l'aviation générale disparaîtra de l'Île à cause des droits d'utilisation qui sont ou pourront être imposés. La THC est loin d'être aussi intéressée par l'établissement des frais d'utilisation que par l'élimination de l'aviation générale."

M. Hadley a poursuivi en disant que plus de la moitié des appareils d'aviation générale avaient déjà été forcés de quitter le TIA et que les chiffres pour 1988 indiqueraient une réduction de 100 mouvements d'aéronefs d'aviation générale par jour par rapport à 1987.

Parmi les autres plaintes formulées, citons la perte de près de 100 places de stationnement par l'aviation générale (au profit des transporteurs à horaire fixe), l'augmentation des droits de stationnement, qui sont passés de 48 $ à 125 $ par mois pour un monomoteur, et la réduction de la taille du nouvel emplacement pour l'aviation générale. Victor Pappalardo, le fondateur de City Express, aurait dit à l'un des membres de la COPA que les petits avions seraient éliminés du TIA d'ici cinq ans.

Cela contredit ce qu'a indiqué M. Pappalardo dans son mémoire : "l'aviation générale devrait continuer à former une partie importante du trafic à l'aéroport du centre-ville de Toronto ...". Il a présenté des chiffres pour démontrer qu'en 1987 les transporteurs à horaire fixe, essentiellement City Express, n'ont représenté que 9 p. 100 des mouvements au TIA. "Et ces 9 p. 100", a-t-il déclaré à la Commission, "ont apporté à l'île près de 20 millions de dollars d'améliorations des immobilisations [ou 21 millions selon les chiffres de Transports Canada]".

Interrogé au sujet de la perte de places de stationnement pour les aéronefs d'aviation générale, Ron Binnie, de Transports Canada, a précisé que la décision avait été prise par la THC et que c'était une question de régie interne.

Les membres de la COPA ont l'impression d'être exclus des décisions prises au sujet du TIA, mais selon Ian Brown, directeur général des THC, ce sont surtout les récentes augmentations des droits de stationnement qui les préoccupent. Il a déclaré : "Ces augmentations étaient nécessaires à cause de l'amélioration continue des installations et des services à l'aéroport [et] de la nécessité de s'assurer que les usagers de l'aéroport paient une part plus équitable des coûts d'exploitation ...". M. Brown insiste sur le fait que "le milieu de l'aviation générale peut être sûr qu'il continuera à jouer un rôle important dans la croissance et le développement futur de l'aéroport.

Toutefois, outre les questions précises se rapportant au Toronto Airport Island, il y a le problème de la planification globale des aéroports pour la région de Toronto. Le major-général Richard Rohmer, chef de la direction de Toronto Airways Limited, qui administre l'aéroport de Buttonville, a parlé de la nécessité de mettre sur pied une commission qui coifferait les petits aéroports, dont TIA et Buttonville. Ce dernier, qui appartient à un particulier et qui n'est donc pas subventionné, fonctionne à perte, et il se peut qu'il ferme.

George Grant, du Board of Trade de Toronto, a reconnu que "le réseau des aéroports dans la région de Toronto devrait être coordonné et [que], dans la gestion quotidienne, il faut tenir compte des besoins globaux pour ce qui est du transport à destination et en provenance de la région".

L'ACCÈS À L'AÉROPORT

Il est ressorti des audiences que la question de l'accès est celle autour de laquelle gravitent toutes les autres. La liaison entre la ville et l'aéroport est assurée uniquement par le traversier Maple City, qui transporte au maximum quatre voitures et 40 personnes par voyage et qui, en temps normal, effectue quatre voyages aller-retour par heure. Toutefois, chaque année, généralement en hiver, il y a 10 à

15 jours où, à cause des tempêtes, il est dangereux ou impossible de manoeuvrer dans le chenal et aux embarcadères, et le Maple City fait alors la navette entre des hydravions, à l'est de l'aéroport, et un quai situé près du complexe de Canada Malting Limited, sur la terre ferme, qui se trouve bien à l'est et qui est séparé par un terrain vague du stationnement et de l'arrêt du bus-navette de City Express à Bathurst Quay.

Le traversier Maple City

Le traversier est perçu comme un bouchon ou une valve de sécurité, dépendant de l'attitude qu'on a vis-à vis de l'aéroport. Le conseiller de Toronto Jack Layton, par exemple, s'oppose même à la construction d'un tunnel pour piétons, qui n'est pourtant pas exclue par l'entente tripartite, sous prétexte que ce serait une concession qui risque d'avoir un effet d'enchaînement. "L'un des aspects positifs de l'aéroport", a-t-il déclaré à la Commission royale, "est que l'on doit prendre le traversier pour s'y rendre."

Selon Dale Martin, conseiller de Metro Toronto, c'est précisément parce que l'accès actuel est limité que la ville de Toronto peut contrôler l'expansion de l'aéroport; il craint toutefois que la province, qui ne participe pas à cette ronde d'audiences, ne sacrifie les intérêts de la ville afin d'augmenter ses recettes fiscales en autorisant un meilleur accès et l'utilisation d'avions à réaction.

L'accès par une liaison fixe

L'aéroport se trouve dans la partie la plus occidentale des Îles de Toronto; la conseillère de Toronto Elizabeth Amer, qui habite les Îles depuis plus de 40 ans, a demandé comment les Îles pourraient conserver leur nom et leur caractère si une liaison fixe était établie au-dessous ou au-dessus du Western Gap.

Quant aux propriétaires et aux principaux usagers du TIA et au maire de Toronto, Art Eggleton, ils veulent une liaison fixe, de préférence un tunnel routier, qui ne servirait, par définition, qu'aux véhicules de service et d'urgence et aux bus-navettes.

L'actuel chenal serait remblayé, ce qui ferait du TIA un aéroport continental. Il a également été proposé que le système léger sur rail (SLR) soit prolongé vers l'ouest à partir de Spadina, coupe vers le sud jusqu'à Bathurst Quay, traverse le tunnel au-dessous du Gap pour se terminer à Hanlan's Point à la limite méridionale du TIA.

Comme on pourrait s'y attendre, les principaux partisans du tunnel sont ceux qui profiteraient probablement le plus d'un meilleur accès : le milieu de l'aviation générale au TIA, dont la plupart des représentants aux audiences de la Commission étaient membres de la Canadian Owners and Pilots Association (COPA), section 32, les transporteurs à horaire fixe, surtout City Express, et la THC, qui exploite le TIA pour le compte de Transports Canada et qui possède 66 hectares (162 acres) des 87 hectares (215 acres) de l'aéroport.

Ian Brown, directeur général de la THC, a fait la déclaration suivante : "Des études psychologiques ont démontré que les gens préféraient être pris dans la circulation pendant une demi-heure sans avancer du tout sur l'autoroute Gardiner lorsqu'ils se rendent à l'aéroport Pearson que d'attendre pendant 15 minutes que le traversier revienne de l'autre côté du chenal".

M. Brown a expliqué que sa présentation n'avait pas été explicitement approuvée par la THC, mais qu'elle était "conforme aux politiques de cette dernière". Il a déclaré que, si un tunnel routier était construit, environ 1 267 000 passagers passeraient par le TIA en 1992. La THC, en se basant sur une étude de faisabilité, envisage une nouvelle aérogare susceptible d'accueillir 2 400 000 passagers par an. En se fondant sur une étude commandée à Acres International Ltd. par la THC, M. Brown a calculé que, sans le tunnel, le nombre de passagers ne serait que de 666 000.

Victor Pappalardo, président et unique propriétaire de City Express, a rejeté l'argument de l'effet d'enchaînement présenté contre la construction d'un tunnel routier, en disant que "l'aéroport était en soi un obstacle à l'accroissement de la circulation dans les autres îles". Il n'a pas

présenté de chiffres indiquant comment un tunnel lui permettrait d'augmenter son chiffre d'affaires, mais il a indiqué que, même avec le statu quo, la clientèle de City Express devrait dépasser 500 000 passagers en 1992.

M. Pappalardo a déclaré que, après avoir examiné les résultats de l'étude qu'il avait commandée sur les options en matière d'accès, il avait opté pour le tunnel routier. Vu l'opposition de la ville de Toronto à la création d'une liaison fixe entre la terre ferme et l'aéroport, il s'est dit préoccupé par la décision de la Harbourfront Corporation de transférer à la ville 16,19 hectares (40 acres) de terres situés à l'emplacement actuel de Canada Malting — où, selon toute probabilité, commencerait tout tunnel.

Au nombre des autres partisans d'une liaison fixe figurent le Département de planification de Metro Toronto (bien que le conseil municipal n'ait pas encore pris position au moment des audiences) et le Board of Trade de Metro Toronto. Parmi ses adversaires, on compte Marion Bryden, députée néo-démocrate provinciale de Beaches Woodbine et critique de son parti en matière de transport urbain, la Toronto Island Residents' Association, la Roncesvalles-MacDonell Residents' Association et la Harbourfront Residents' Association.

L'opposition à l'expansion de l'accès était presque exclusivement fondée sur le désir de limiter les activités du TIA, surtout parce qu'on prévoit une augmentation des niveaux de bruit si un plus grand nombre d'appareils sont autorisés. Hormis la question de l'accès, celle du bruit a été la plus controversée lors de la première série d'audiences de la Commission royale.

LA GESTION

Les Toronto Harbour Commissioners ont géré la construction de Toronto Island Airport (et celle de Malton) et ils sont chargés de son exploitation depuis ses débuts, la ville et le ministère fédéral des Transports lui en ayant transféré le contrôle. La THC est, naturellement, liée par l'entente tripartite de 1983.

Aux audiences, la Canadian Owners and Pilots Association a exhorté la Commission royale à recommander de confier la gestion du Toronto Island Airport à un autre organisme. Selon Glen Hadley, de la COPA, la THC, au lieu d'agir dans l'intérêt du public, a exploité l'aéroport, pour citer l'un de ses documents, "selon ses propres objectifs", ce qui, d'après la récente étude sur l'impact économique, signifie la transformation de l'aéroport en un mini-Pearson.

"L'intention de la THC d'implanter un aéroport pouvant accueillir un grand nombre d'avions à réaction au milieu du principal centre touristique et récréatif de Toronto, et dans une zone très résidentielle de surcroît, sans aucun débat public, est ridicule. Ce qui est encore plus ridicule, c'est de confier l'aéroport à la THC, laquelle, à ma connaissance, n'est pas responsable envers la Société canadienne des ports, le ministre des Transports — en fait, elle n'est responsable envers aucun ministre fédéral -- ni, selon David Peterson, envers la province".

Selon M. Hadley, la COPA a confiance dans les trois nouveaux membres de la THC qui sont nommés par la ville, mais elle doute qu'ils puissent contrôler le personnel de la THC. Il faudrait alors retirer le Toronto Island Airport à la THC et le confier à un groupe de gestion des aéroports qui rende compte à la population.

Le président de la COPA, Russell Beach, a décrit comment devrait fonctionner une "commission aéroportuaire". "L'avantage, c'est qu'elle permet d'éliminer les conflits d'intérêts, car le mandat du nouvel organisme consisterait simplement à exploiter l'aéroport de manière à répondre à la demande du public. Règle générale, les commissions aéroportuaires sont très sensibles aux besoins des usagers; en fait, ces derniers y sont généralement représentés et participent à la prise des décisions". Si une commission de ce genre existait maintenant, "la plupart des problèmes disparaîtraient du jour au lendemain", selon M. Beach.

Le major-général Richard Rohmer, de Toronto Airways Limited, a fait savoir qu'il préférerait que la gestion de TIA soit confiée à une entreprise privée, mais "comme les aéroports au Canada [pour la plupart] relèvent du secteur public, il faudra probablement suivre cette pratique".

L'avenir de l'aérogare

Le deuxième jour des audiences, le 17 janvier 1989, Ian Brown, de la THC, a annoncé que la construction d'un nouveau terminal au TIA commencerait en avril pour se terminer l'année d'après. On construirait d'abord un bâtiment de 3 000 mètres carrés (32 289 pieds carrés) doté de six portes d'embarquement; d'ici l'an 2001, sa superficie serait portée à 9 000 mètres carrés (96 867 pieds carrés) et il aurait 10 portes d'embarquement, ce qui permettrait d'accueillir 2,4 millions de passagers par an.

Le 8 février 1989, dernier jour de la première série d'audiences, le conseiller Jack Layton (maintenant l'un des trois représentants municipaux auprès de la THC, qui se compose de cinq membres) a fait savoir que la proposition était "à l'étude". La construction n'a pas commencé en avril et a été apparemment reportée.

Même avant l'annonce de M. Layton, Victor Pappalardo a demandé que City Express soit autorisée à "financer, construire et exploiter une installation de ce genre ... avec la collaboration de la THC, si elle le désire". Il a soutenu que sa compagnie, en tant que principal usager, devrait au moins contribuer à la conception d'une aérogare. Si City Express obtient l'autorisation de construire le terminal, elle serait disposée à partager les installations avec d'autres transporteurs à horaire fixe, mais, dans la pratique, M. Pappalardo estime qu'il ne peut y avoir d'autres transporteurs à horaire fixe au TIA à moins qu'un nouveau terminal ne soit construit.

L'aérogare actuelle, connue sous le nom de Port George VI Terminal Building, fut construite en 1938, en même temps que l'aéroport George VI. Selon Scott James et Bill Greer, de la Toronto Historical Board, ce serait le premier terminal que le ministère des Transports ait jamais construit et l'un des rares bâtiments d'origine qui soit encore en exploitation.

Beaucoup sont en faveur de la préservation du bâtiment, la seule question qui se pose étant de savoir ce qu'on en ferait. La THC voudrait que l'ancien terminal demeure là où il est et serve d'entrée à la nouvelle structure. Toutefois, Victor Pappalardo préfère que le nouveau terminal soit

construit à l'emplacement de l'ancien et que le bâtiment original soit transféré dans le parc à Hanlan's Point, juste au sud de l'aéroport, pour servir de musée de l'aviation.

LA SÉCURITÉ

Bien qu'il n'ait pas tellement été question de la sécurité au TIA lors des audiences, le maire Art Eggleton s'est demandé si les solutions de rechange proposées permettraient de recevoir les véhicules d'urgence et a préconisé l'achat d'un hélicoptère pour les opérations de recherche et de sauvetage sur place. D'autres intervenants, y compris les résidents locaux, ont aussi fait savoir qu'ils étaient disposés à accepter qu'on apporte des changements à l'aéroport s'il y avait de meilleures mesures écologiques et de sécurité.

Le bruit

Avant d'emménager avec son fils dans un appartement situé en face du TIA de l'autre côté du Western Gap, Brenda Roman, une résidente du secteur riverain de Toronto, s'est renseignée au sujet des problèmes de bruit et a constaté qu'il n'y avait apparemment qu'une seule étude sur la question, effectuée en 1982 pour le compte de la Harbourfront Corporation. Tout ce qui y était mentionné, c'étaient les "bruits des sauvagines" et le bruit du service de traversier. Les choses avaient bien changé en 1986, lorsque les Roman ont emménagé dans leur appartement : l'utilisation de l'aéroport s'était considérablement accrue.

Ron Coulas, de Transports Canada, a déclaré à la Commission royale qu'il y avait "peut-être une fausse conception, selon laquelle les services à horaire fixe créent énormément de bruit. Mais des trois composantes, à savoir l'aviation générale itinérante, l'aviation locale et les services à horaire fixe, ce sont ces derniers qui contribuent le moins au bruit". M^me^ Roman n'est pas de cet avis. "(...) nous devions fermer les portes qui donnent sur le balcon lorsque le téléphone sonnait, car il était impossible d'entendre l'interlocuteur à l'autre bout du fil (...) apparemment,

pour l'entretien des avions, il faut les faire tourner pendant longtemps tôt le matin et tard le soir." Les bruits de décollage et d'atterrissage posaient des problèmes, tout comme le phénomène des avions amphibies qui se produit en été (et qui provoque "un bruit à réveiller les morts").

Le pire, c'est le bruit de la montée du moteur en régime. "Le problème est qu'il ne s'arrête pas. Lorsqu'un avion décolle, au moins le bruit s'arrête une fois l'avion parti. On ne sait jamais combien de temps va durer la montée en régime. C'est un bruit constant." M^me^ Roman a déclaré que tous ces bruits de l'aéroport, auxquels viennent parfois s'ajouter des bruits de construction, les avaient forcés, elle et ses voisins, à rester à l'intérieur, toutes fenêtres fermées, même en été, bien que leur immeuble ne soit pas climatisé.

M^me^ Roman a fait savoir qu'elle a appelé le service du contrôle des bruits du département municipal des travaux publics et qu'on lui a dit de s'adresser à un agent de police à la division 52, mais que personne n'a donné suite à ses plaintes. Elle a ajouté que les appels donnés au milieu de la nuit au service aéroportuaire étaient tout aussi vains.

Les observations de M^me^ Roman sur les niveaux de bruit étaient confirmées par la Harbourfront Residents Association, qui représente les occupants de 14 immeubles, dont des copropriétés, des coopératives d'habitation et des immeubles de location, qui ont été construits récemment le long du secteur riverain de Queen's Quay West. Selon Bill Phillips, vice-président de l'association, nombre de résidents se sont plaints et aucune suite n'a été donnée à leur plainte. "On nous indique que c'était la Harbourfront Corporation qui était propriétaire et qu'elle n'avait formulé aucune objection."

Victor Pappalardo a nié que City Express soit le coupable et a affirmé que son entreprise tenait grand compte des besoins de ses voisins : par exemple, City Express effectuait toujours les montées en régime sur la piste la plus éloignée de la zone résidentielle.

Les prévisions d'ambiance sonore

Selon les calculs de Transports Canada, d'après les prévisions d'ambiance sonore (NEF), il ne devrait pas y avoir de problème de bruit au TIA. Le modèle mathématique (voir le chapitre 1), pour reprendre les termes de Ron Coulas, traduit les "niveaux de désagrément autour d'un aéroport". Selon les courbes NEF établies dans l'entente tripartite de 1983, aucune zone littorale n'est incommodée au-delà du niveau minimal de désagrément.

Comme on pouvait s'y attendre, aucun particulier ni aucun organisme, parmi tous ceux qui ont comparu devant la Commission royale, n'a demandé un relèvement des niveaux de bruit. Au contraire, la British Aerospace a prédit que les progrès de la technique permettront de réduire considérablement le bruit dans les prochaines générations d'aéronefs, y compris les avions à réaction commerciaux.

L'expansion des services aériens

De façon générale, ceux qui voulaient l'expansion des services à horaire fixe au TIA étaient également en faveur de l'introduction des avions à réaction, tandis que ceux qui s'opposaient à la première solution étaient aussi contre la deuxième. L'argument selon lequel les avions à réaction sont en fait plus silencieux que certains avions à hélices qui utilisent actuellement le TIA n'a fait changé d'avis à personne lors des audiences. Le conseiller de Toronto Jack Layton a déclaré que l'interdiction des avions à réaction, qui est énoncée avec des exemptions dans l'entente tripartite, n'était pas fondée uniquement sur les problèmes de bruit; on voulait surtout empêcher que le TIA ne devienne "un aéroport important dans le secteur riverain".

Victor Pappalardo était en faveur de la réouverture de l'entente tripartite pour permettre à City Express et à d'autres transporteurs à horaire fixe qui se servent de TIA d'ajouter une nouvelle génération d'avions à réaction à leur flotte, en utilisant des aéronefs qui respecteraient les limites NEF et qui pourraient utiliser sans problème la plus longue piste de TIA pour atterrir et décoller.

Il a parlé du BAe 146, un quadrimoteur à décollage et atterrissage courts qui peut transporter environ 80 personnes; après la présentation de M. Pappalardo, les représentants de la British Aerospace Inc. ont également parlé en faveur de l'aéronef à la Commission royale.

Brian Holmes exploite des services aéronautiques au TIA : il offre des services de restauration, de distribution d'essence et de réparation à la collectivité itinérante de l'aviation générale. Pendant 43 ans, jusqu'en janvier 1989, il dirigeait une école de pilotage, mais a été forcé de la fermer pour des raisons économiques. Il s'occupe actuellement d'un service d'affrètement et aimerait, pour le rendre plus compétitif, introduire des avions à réaction de petite taille, comme le Cessna Citation qu'il possède. Il serait également heureux d'assurer l'entretien des petits avions à réaction. "Si vous supprimez les avions à réaction d'affaires", a-t-il déclaré à la Commission royale, "l'exploitation de services aéronautiques à l'aéroport n'est plus rentable".

Des membres de la collectivité de l'aviation générale ont fait part de points de vue divers : un membre de la section 32 de la COPA, Manfred Humphries, a déclaré que, à son avis, "on ne devrait même pas envisager d'autoriser les avions à réaction à cause de l'impact que cela pourrait avoir sur l'aviation générale", tandis que le directeur de la COPA, Howard Pearl, a soutenu que "la raison de l'interdiction des avions à réaction ne tient plus. Nous estimons au contraire que l'exploitation d'avions à réaction dans cet aéroport est dans l'intérêt du public". Toutefois, les membres de la COPA ont appuyé à l'unanimité l'introduction de petits avions à réaction d'affaires sinon d'avions commerciaux au TIA.

L'AVENIR DE L'AÉROPORT

Lors des audiences de la Commission royale, personne n'a proposé d'agrandir l'aéroport ou de prolonger ses pistes. Jack Jones, qui fut l'ingénieur en chef de la THC entre 1956 et 1981, a proposé de réinstaller l'aéroport sur Leslie

Street Spit, que l'on élargirait par des travaux de dragage. Son projet, qu'il a appelé Bold Concept II, n'a toutefois pas reçu l'appui de la THC ou d'autres personnes lors des audiences.

Le conseiller de la métropole Dale Martin a déclaré qu'il faudrait peut-être planifier l'élimination de l'aéroport, lequel, à son avis, devrait être considéré comme ne cadrant pas avec un secteur riverain de plus en plus axé sur les activités culturelles et récréatives. "La maximisation du développement commercial va-t-elle, a-t-il demandé, se faire au détriment de la planification?" Brenda Roman recommande vivement le gel du développement et de toute augmentation du trafic aérien. "La collectivité où je vis fut créée par une société fédérale sur une terre fédérale. Je pense que le gouvernement fédéral, vis-à-vis de cette collectivité et d'autres collectivités qui utilisent les terres à des fins récréatives, a la responsabilité de ne pas autoriser des utilisations incompatibles sur les terres adjacentes relevant de lui".

La délégation de la COPA, qui lutte pour ce qu'elle considère comme sa survie au TIA, a aussi exigé que l'expansion soit gelée. "Nous demandons", a déclaré Wayne Barrett, l'un des membres de l'association, "que la Commission suspende l'aménagement des terres du Toronto Island Airport jusqu'à ce qu'on ait établi des critères pour la taille du terminal, décidé de l'accès et de l'emplacement et élaboré un plan de zonage pour l'utilisation du sol".

Chapitre 3

Les points de vue sur l'avenir de l'aéroport

La Commission royale examine en ce moment les différents points de vue qui ont été présentés sur l'avenir du Toronto Island Airport lors des audiences. Ils ont été regroupés dans ce chapitre en fonction des questions abordées.

Pendant que la Commission royale étudiait l'avenir du Toronto Island Airport, le ministre fédéral des Transports, l'honorable Benoît Bouchard, et le ministre d'État fédéral aux Transports, l'honorable Shirley Martin, ont amorcé des consultations avec la province de l'Ontario, les administrations locales, des entreprises et diverses personnalités de la collectivité au sujet des besoins et de l'avenir de l'ensemble du réseau régional d'aéroports et de circulation aérienne.

Les recommandations de la Commission royale concernant l'avenir du TIA doivent être examinées dans le cadre de l'évaluation de l'ensemble du réseau aéroportuaire à laquelle procèdent les ministres.

LE RÔLE DU TIA

La question du rôle du TIA est aujourd'hui débattue à tous les niveaux, local, provincial et fédéral, à cause des vues divergentes sur le mandat de l'aéroport et sur son rôle dans l'avenir de la ville et de la région. La plupart des gens, dont des résidents ainsi que des commerçants et gens d'affaires locaux, sont d'accord pour dire qu'il faut maintenir l'aéroport, mais, lors des audiences, quelques personnes ont proposé sa fermeture. On ne s'entendait pas sur la mesure dans laquelle il faut entretenir, améliorer ou étendre l'installation. On se demande également si l'aéroport doit demeurer une entité distincte ou être exploité avec d'autres aéroports locaux. Le milieu de l'aviation générale craint aussi que l'expansion prévue de l'aviation commerciale ne limite le nombre de places et le temps qui lui sont réservés.

Dans le cadre de l'évaluation du rôle du Toronto Island Airport, voici les quatre grandes solutions préconisées :

i) Élimination de l'aéroport

Lors des audiences, certains ont soutenu que l'aéroport ne cadrait pas avec les projets de planification d'aujourd'hui. Si l'aéroport était considéré comme étant simplement accessoire par rapport au système global des aéroports régionaux, le TIA pourrait être éliminé et son emplacement pourrait servir à d'autres fins — probablement pour la construction d'habitations ou l'aménagement de parcs (espaces libres), comme il est indiqué dans le plan officiel de la ville de Toronto et dans son plan du secteur riverain central.

Certes, il se peut que l'élimination du Toronto Island Airport permette d'utiliser les terres ainsi libérées à d'autres fins et peut-être d'améliorer l'environnement, mais elle ne diminuera pas la circulation aérienne : celle-ci sera tout simplement déplacée vers d'autres aéroports de la région, qui connaîtraient alors un accroissement du trafic. Par ailleurs, ce serait une perte pour ceux qui utilisent actuellement le TIA et qui recourent à ses services ou pour ceux qui considèrent que la présence d'aéronefs dans le secteur riverain central de Toronto est agréable et qu'il faudrait la maintenir.

ii) Aviation générale seulement

On pourrait réduire les activités de l'aéroport en les limitant à l'aviation générale (AG) et en transférant ailleurs les vols commerciaux. Toutefois, cela voudrait dire que les passagers des vols commerciaux ne disposeraient plus de cette commodité et aussi qu'on ne profiterait pas pleinement des améliorations que Transports Canada a récemment apportées à l'aéroport.

En cas de réduction des activités de l'aéroport, celui-ci reprendrait ce qui est devenu sa fonction traditionnelle, qui n'est toutefois pas celle qui était envisagée en 1939, lorsqu'il a vu le jour en tant que principal aéroport de Toronto. Si l'aéroport était réservé à l'aviation générale,

cela réduirait au début le nombre de vols d'environ 10 p. 100 par an, mais cela ne se traduirait pas nécessairement par une diminution du bruit : le bruit est contrôlé de façon moins stricte dans le cas des aéronefs d'AG que dans celui des aéronefs d'autres catégories.

De plus, si l'aviation générale devait prendre de l'expansion (par exemple, si l'aéroport de Buttonville fermait et qu'une partie de sa clientèle se retrouvait au TIA), les niveaux de circulation aérienne et de bruit augmenteraient proportionnellement.

iii) Actuel rôle combiné (AG et aviation commerciale)

Selon cette conception, l'aéroport pourrait être maintenu à son emplacement actuel et conserver ses fonctions, c'est-à-dire continuer à servir à la fois les usagers de l'aviation générale et ceux de l'aviation commerciale, conformément à l'entente tripartite de 1983, et à faire partie du réseau aéroportuaire régional.

On pourrait améliorer quelque peu les installations et l'accès. L'objectif consisterait à rendre l'exploitation de l'aéroport plus sécuritaire, plus silencieuse, plus propre du point de vue écologique, plus pratique et plus efficace, sans pour autant compromettre d'autres utilisations du sol ou la qualité de vie dans le secteur riverain. L'aviation générale et l'aviation commerciale seraient maintenues au TIA, mais le nombre d'aéronefs autorisés et les travaux d'agrandissement seraient limités.

iv) Expansion

Le TIA pourrait, en respectant les mécanismes de contrôle convenus, accroître ses activités et services au fil des ans; le nombre de passagers, qui est actuellement de 400 000 par an, pourrait atteindre entre 1 500 000 et 2 000 000 par an et le nombre de vols (198 000 en 1987) augmenter en conséquence.

Selon cette conception, il serait possible d'augmenter de façon notable les investissements en immobilisations, notamment pour améliorer l'accès à l'aéroport. Celui-ci serait également considéré comme un élément important du système régional, absorbant des passagers qui utilisent actuellement l'aéroport Pearson, ce qui dégagerait ce dernier.

Cette conception permettrait aussi à d'autres compagnies (par exemple, les lignes régionale d'Air Canada et de la PWA) d'utiliser le TIA. Les avions à réaction d'affaires ou les petits avions à réaction commerciaux seraient autorisés à condition qu'ils respectent la NEF et d'autres réglementations.

L'expansion tiendrait compte davantage des utilisations de l'aviation riveraine et des besoins commerciaux au centre-ville. Elle serait fondée sur la perception suivante : elle ne compromettrait pas les intérêts d'autres usagers du secteur riverain, les progrès technologiques constamment réalisés dans les domaines des aéronefs et des aéroports permettraient d'apaiser les inquiétudes au sujet du bruit et de la pollution de l'air, et on pourrait parvenir à un nouvel équilibre des utilisations du secteur riverain.

L'ACCÈS ET LE STATIONNEMENT

L'accès au TIA est actuellement assuré par un service de traversier automoteur. Il semble que, outre ce mode, l'entente tripartite autorise d'autres formes d'accès, dont un transbordeur à câbles ou son équivalent (les bers roulants) ou un tunnel pour piétons. Lors des audiences, diverses parties ont fait savoir qu'elles étaient en faveur de l'expansion de l'accès. C'est une idée à laquelle s'opposaient généralement les résidents de Bathurst Quay, ceux qui vivent dans les îles de Toronto et ceux qui veulent que "l'île demeure une île". Ces groupes étaient préoccupés par les effets écologiques que l'accroissement de l'accès au TIA pourrait avoir sur les quartiers avoisinants.

Au cours des 30 dernières années, il a été proposé diverses solutions pour améliorer l'accès, dont les suivantes : revenir à l'ancien transbordeur à câbles, utilisé entre 1939 et 1963, instaurer un meilleure service de traversier, creuser un tunnel pour les véhicules de service ou les piétons (ou les deux) et construire un pont fixe ou mobile. Il a également été proposé d'élargir les aires de stationnement souterraines ou en surface. Les possibilités, le coût et les effets de ces différentes solutions varient considérablement. Lors des audiences de janvier et février 1989, la Commission royale n'a pas reçu d'études détaillées sur les aspects techniques et les coûts de ces options.

La décision de modifier les moyens d'accès à l'aéroport et d'accroître les aires de stationnement, le cas échéant, devrait être conforme au rôle envisagé pour l'aéroport et tenir compte tant de l'environnement et de la sécurité que du point de vue économique.

On peut aussi reconnaître l'importance de relier le TIA à d'autres modes de transport régional en instaurant, par exemple, une aérogare au centre-ville dans le cadre des services assurés par GO, VIA et TTC.

LE BRUIT

La question du bruit est celle qui a été la plus débattue lors des audiences. Ceux qui habitaient près de Bathurst Quay se sont plaints d'avoir été parfois réveillés par le bruit de la montée des moteurs en régime, surtout en été, mais ils ne pouvaient pas préciser s'il s'agissait d'avions d'aviation générale ou d'appareils commerciaux. D'un autre côté, la Harbourfront Corporation a fait observer que, selon ses études, le bruit engendré par la circulation sur l'autoroute Gardiner/Lakeshore est plus élevé que celui causé par les avions à l'aéroport.

Les niveaux de bruit à l'aéroport varient selon divers facteurs, notamment le nombre de mouvements quotidiens, le moment (le jour ou la nuit) où se produisent les décollages et les atterrissages, la piste ou l'angle de descente utilisés ainsi que les genres d'aéronefs autorisés, leur chargement et les pratiques d'entretien des moteurs. Le bruit est contrôlé par l'entremise de l'entente tripartite, selon

laquelle la THC doit réglementer les niveaux de bruit et rendre compte chaque mois à la ville des mouvements des aéronefs, y compris des infractions aux règles régissant le bruit et les atterrissages.

Le contrôle du bruit pourrait être assuré de l'une des façons qui suivent :

(i) conserver les mécanismes de contrôle actuels, ou

(ii) maintenir les mécanismes de contrôle actuels, en les étendant à d'autres activités, comme les mouvements au sol des aéronefs et les pratiques d'entretien, ou

(iii) modifier l'entente tripartite afin d'abaisser les niveaux de bruit autorisés et de limiter les activités causant du bruit pendant la période de fermeture de l'aéroport.

LA SÉCURITÉ

Lors des audiences, certains ont soulevé des questions ayant trait à la sécurité, à la fois au sol et en vol. Outre les améliorations déjà prévues au sol (ex. une nouvelle caserne de pompiers), on a mentionné la nécessité d'avoir sur place un hélicoptère de recherche et de sauvetage; certains ont mentionné qu'un meilleur accès à l'aéroport permettrait d'améliorer les mesures de sécurité ou d'urgence.

L'exercice effectué en novembre 1987 a démontré la nécessité d'améliorer les procédures d'urgence en vigueur, mais on ne sait pas si des améliorations ont été apportées depuis.

La Commission a été informée qu'il y aurait peut-être d'autres exposés sur la sécurité à l'audience de juin.

LA GESTION

Aux audiences, les usagers de l'aéroport ont mis en doute la compétence, la responsabilité et le style de gestion de la Toronto Harbour Commissioners en tant que gestionnaire de

l'aéroport. À la suite de leurs commentaires, on peut donc se demander s'il convient toujours que la THC gère Toronto Island Airport, surtout que la politique fédérale actuelle est de céder la responsabilité de la gestion et de l'exploitation des aéroports aux autorités locales.

Les droits de propriété et les responsabilités opérationnelles et financières concernant le TIA sont actuellement répartis entre différents ordres d'administration publique et organismes gouvernementaux : les terres appartiennent à la ville, à la THC et à Transports Canada. La THC est, sur le plan des finances et de la gestion, responsable de l'exploitation de l'aéroport, tandis que Transports Canada est chargé d'assurer des services de navigation et des services connexes ainsi que d'éponger les déficits d'exploitation de la THC.

Transports Canada a financé la plupart des grosses améliorations apportées aux installations au TIA au fil des ans. La province subventionne l'exploitation du service de traversier.

La THC produit des recettes grâce à ses activités aéroportuaires et à l'exploitation du terrain de stationnement situé sur la terre ferme, tandis que les recettes de Transports Canada proviennent de la taxe d'aéroport exigée des passagers. Toutefois, ces recettes de Transports Canada ne reviennent pas à la THC mais sont affectées aux aéroports relevant directement du ministère.

C'est en principe la THC qui s'occupe de la planification de l'aéroport, mais on ne lui a pas remis de plans exhaustifs officiellement approuvés. Cependant, Transports Canada a mentionné le plan sur l'utilisation du sol que le Groupe de gestion des aéroports a préparé en 1987 à l'intention de la THC pour lui servir de guide en vue de la planification de l'avenir de l'aéroport. Aux audiences, la THC a proposé la construction d'une nouvelle aérogare, mais elle n'a pas précisé si le bâtiment en question serait conforme au plan du Groupe ni comment il serait financé.

Étant donné cette fragmentation des responsabilités, il est impossible de dire si la THC pourra réaliser son objectif, qui est aussi celui de Transports Canada : l'autonomie financière du TIA. Pour que la responsabilité soit bien définie, il faudra peut-être revoir la structure financière.

On pourrait envisager un certain nombre de formules de propriété et de gestion, selon le rôle choisi pour l'aéroport et l'importance que l'on attache à son intégration dans le système aéroportuaire régional, au lieu de le conserver comme entité distincte. Cela dépendra aussi des efforts qu'on déploiera pour relier le Toronto Island Airport à d'autres modes de transport régionaux.

L'entente tripartite, en vigueur depuis 1983, représente un engagement de 50 ans de la part des signataires. Le nombre de passagers des vols commerciaux a considérablement augmenté depuis 1983 — peut-être beaucoup plus que ne l'avaient prévu les parties à l'entente.

Par ailleurs, le contexte aéroportuaire a évolué :

i) la politique fédérale actuelle est de transférer la propriété, l'exploitation et la gestion des aéroports aux autorités locales;

ii) les divers ordres d'administration publique (la province, la métropole et la ville de Toronto) ont commencé à élaborer une nouvelle série de plans destinés à guider l'orientation et la croissance du Grand Toronto au cours des 15 à 20 prochaines années;

iii) une infrastructure régionale efficace en matière de transport, comportant des réseaux à l'échelle nationale et internationale et où le trafic aérien s'intègre à d'autres modes, sera essentielle à la bonne mise en oeuvre de ces plans;

iv) le rôle et les fonctions de l'ensemble du secteur riverain seront définis dans ces plans; et

v) il faudra déterminer la place que devra occuper de Toronto Island Airport dans le réseau régional de transport.

Il convient de choisir les modes de propriété, d'exploitation et de gestion qui cadrent le mieux avec le rôle de l'aéroport compte tenu du contexte local et régional.

Conclusion

L'histoire et la situation actuelle du Toronto Island Airport sont décrites au chapitre 1 du présent rapport. Le chapitre 2 passe en revue les questions d'importance en ce qui concerne l'aéroport et ses services de transport connexes qui ont été soulevées par les intéressés lors de la première série d'audiences publiques tenue par la Commission royale en janvier et en février 1989. Les diverses solutions à ces questions sont examinées au chapitre 3.

Le présent rapport a pour but de servir de document de référence pour la dernière journée des audiences, prévue pour le 20 juin 1989.

Le Commissaire présentera ses recommandations sur l'avenir du Toronto Island Airport au gouvernement du Canada à la fin de ces audiences.

Annexe A

Transports Canada
Statistiques relatives aux mouvements aéronefs

AÉROPORT INTERNATIONAL LESTER B. PEARSON

MOUVEMENTS ITINÉRANTS D'AÉRONEFS D'AVIATION GÉNÉRALE, MOUVEMENTS ITINÉRANTS ET MOUVEMENTS LOCAUX EN POURCENTAGE DU NOMBRE TOTAL DE MOUVEMENTS

	MOUVEMENTS ITINÉRANTS D'AÉRONEF AG		MOUVEMENTS ITINÉRANTS		MOUVEMENTS LOCAUX		
Année	PAR AN	EN % DU TOTAL	PAR AN	EN % DU TOTAL	PAR AN	EN % DU TOTAL	NOMBRE TOTAL DE MOUVEMENTS
1977	81 300	33,4%	232 800	95,7%	10 400	4,3%	243 200
1978	97 000	37,2%	249 300	95,6%	11 600	4,4%	260 900
1979	93 600	35,9%	253 600	97,2%	7 400	2,8%	261 000
1980	88 600	34,8%	249 900	98,0%	5 000	2,0%	254 900
1981	82 100	33,1%	246 100	99,1%	2 300	0,9%	248 400
1982	71 900	30,1%	235 100	98,5%	3 500	1,5%	238 600
1983	71 800	30,1%	235 500	98,8%	2 800	1,2%	238 300
1984	76 300	29,7%	253 300	98,5%	3 800	1,5%	257 100
1985	84 300	29,8%	282 600	99,8%	600	0,2%	283 200
1986	80 200	26,6%	301 200	99,9%	300	0,1%	301 500
1987	79 000	25,1%	313 800	99,8%	600	0,2%	314 400
1988 (estimations)	76 100	21,9%	347 500	100,0%	125	0,0%	347 600

Source : Enquête sur les mouvements d'aéronefs (TP577)
Statistique Canada

Transports Canada
Politiques et coordination
Région de l'Ontario
Mars 1989

TORONTO ISLAND AIRPORT

MOUVEMENTS ITINÉRANTS D'AÉRONEFS D'AVIATION GÉNÉRALE, MOUVEMENTS ITINÉRANTS ET MOUVEMENTS LOCAUX EN POURCENTAGE DU NOMBRE TOTAL DE MOUVEMENTS

	MOUVEMENTS ITINÉRANTS D'AÉRONEF AG		MOUVEMENTS ITINÉRANTS		MOUVEMENTS LOCAUX		
Année	PAR AN	EN % DU TOTAL	PAR AN	EN % DU TOTAL	PAR AN	EN % DU TOTAL	NOM TOTA MOUVE
1977	47 700	27,0%	47 700	27,0%	129 100	73,0%	176,
1978	48 200	25,0%	49 000	25,4%	143 700	74,6%	192,
1979	45 500	25,1%	46 500	25,6%	134 800	74,4%	181,
1980	49 600	25,4%	51 200	26,2%	144 200	73,8%	195,
1981	58 700	27,4%	60 800	28,3%	153 800	71,7%	214,
1982	62 400	30,0%	65 800	31,6%	148 200	71,3%	208,
1983	59 700	30,7%	62 600	32,2%	131 600	67,8%	194,
1984	56 700	37,6%	60 700	40,2%	90 200	59,8%	150,
1985	57 800	38,4%	64 700	43,0%	85 900	57,0%	150,
1986	68 900	37,8%	82 000	45,0%	100 300	55,0%	182,
1987	75 300	38,0%	93 700	47,3%	104 400	52,7%	198,
1988 (estimations)	58 200	36,0%	73 800	45,7%	87 700	54,3%	161,

Source : Enquête sur les mouvements d'aéronefs (TP577)
Statistique Canada

Transports Canada
Politiques et coordination
Région de l'Ontario
Mars 1989

BUTTONVILLE ISLAND AIRPORT

MOUVEMENTS ITINÉRANTS D'AÉRONEFS D'AVIATION GÉNÉRALE, MOUVEMENTS ITINÉRANTS ET MOUVEMENTS LOCAUX EN POURCENTAGE DU NOMBRE TOTAL DE MOUVEMENTS

Année	MOUVEMENTS ITINÉRANTS D'AÉRONEF AG PAR AN	EN % DU TOTAL	MOUVEMENTS ITINÉRANTS PAR AN	EN % DU TOTAL	MOUVEMENTS LOCAUX PAR AN	EN % DU TOTAL	NOMBRE TOTAL DE MOUVEMENTS
1977	64 900	27,0%	64 900	27,0%	175 200	73,0%	240 100
1978	67 700	30,2%	67 700	30,2%	156 300	69,8%	224 000
1979	68 800	30,5%	69 400	30,8%	155 900	69,2%	225 300
1980	65 600	30,4%	68 600	31,8%	147 300	68,2%	215 900
1981	61 100	30,6%	63 700	31,9%	136 300	68,2%	200 000
1982	59 100	29,7%	60 300	30,3%	138 900	69,7%	199 200
1983	59 800	30,6%	61 000	31,2%	134 700	68,8%	195 700
1984	60 000	35,5%	61 000	36,1%	107 900	63,9%	168 900
1985	59 100	42,2%	60 100	42,9%	79 900	57,1%	140 000
1986	62 600	41,7%	63 200	42,1%	86 900	57,9%	150 100
1987	67 100	41,7%	67 500	41,9%	93 600	58,1%	161 100
1988 (estimations)	70 000	38,9%	70 000	38,9%	110 000	61,1%	180 000

Source : Enquête sur les mouvements d'aéronefs (TP577)
Statistique Canada

Transports Canada
Politiques et coordination
Région de l'Ontario
Mars 1989

Annexe B

Catégories selon Le Règlement sur les transporteurs aériens

PARTIE I

CLASSEMENT ET RÉPARTITION PAR GROUPES DES SERVICES AÉRIENS COMMERCIAUX ET DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

Classement

3.(1) Aux fins de l'application du présent règlement, sont établies les classes de services aériens commerciaux ci-après :

Revu et modifié DORS/85-916 19-09-85

a) Classe 1 : Service aérien commercial à horaire fixe, exploité entre des points situés au Canada, qui a pour obligation d'assurer le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points selon un horaire fixe et moyennant un taux de transport unitaire;

Revu et modifié DORS/85-916 19-09-85

b) Classe 2 : Service aérien commercial régulier entre points déterminés, exploité entre des points situés au Canada, qui a pour obligation d'assurer, dans la mesure où il existe des installations disponibles, le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points selon un plan horaire et moyennant un taux de transport unitaire;

Revu et modifié DORS/85-916 19-09-85

c) Classe 3 : Service aérien commercial entre points déterminés, exploité entre des points situés au Canada, qui offre le transport en commun par aéronef des personnes, des marchandises ou du courrier et qui dessert des points suivant

les besoins du trafic et les conditions d'exploitation, moyennant un taux de transport unitaire;

Revu et modifié
DORS/85-916
19-09-85

d) Classe 4 : Service aérien commercial d'affrètement offrant, si la demande est suffisante, le transport en commun de personnes ou de marchandises à partir de la base spécifiée ou de la zone qualifiée de base protégée dans le permis délivré pour ce service, ou en provenance ou à destination de tout autre point situé au Canada, conformément au présent règlement et au Règlement sur les taxes de mise en place (classe 4), moyennant un taux au mille ou à l'heure établi pour l'affrètement d'un aéronef entier avec équipage ou tout autre taux autorisé par le Comité, et qui comprend l'autorisation d'exploiter les services aériens commerciaux spécialisés de la classe 7 énoncés ci-après, au moyen des aéronefs que le transporteur peut utiliser en vertu des conditions de transport de son permis de la classe 4 :

i) épandage et dispersion de produits
ii) construction au moyen d'aéronefs
iii) contrôle aérien
iv) inspection, reconnaissance et publicité aériennes
v) photographie aérienne technique
vi) photographie aérienne non technique
vii) vol récréatif

e) Classe 5 : Service aérien commercial contractuel, exploité entièrement au Canada, à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, qui offre le transport de personnes ou de marchandises uniquement aux termes de contrats de transport passés avec les usagers avec lesquels le transporteur aérien a un lien social ou financier

important et qui n'offre pas de services de transport aérien au grand public ni à une catégorie déterminée de personnes;

Révisé et nouveau DORS/79-761 22-10-79

f) Classe 6 : Service aérien commercial d'aéro-club, exploité à partir de la base située au Canada spécifiée dans le permis délivré pour ce service et qui assure l'entraînement au vol et le vol récréatif des membres d'un aéro-club constitué en association sans but lucratif;

Révisé et nouveau DORS/83/166 15-02-83

g) Classe 7 : Service aérien commercial spécialisé, exploité à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, ou à partir ou à destination de tout autre point situé au Canada, dans le cadre duquel le titulaire du permis exécute une ou plusieurs des opérations suivantes :

(i) épandage et dispersion de produits, soit l'épandage de produits chimiques ou la dispersion d'autres matières au moyen d'aéronefs pour

(A) combattre et détruire les insectes et les autres formes d'organismes nuisibles aux plantes, aux récoltes et aux forêts, ou

(B) favoriser la croissance des plantes, des arbres ou des poissons, y compris les vols à des fins agricoles, la lutte aérienne contre les parasites, la pulvérisation, l'ensemencement ou le réensemencement, la sylviculture et l'empoissonnement des lacs et rivières,

(ii) construction au moyen d'aéronefs, soit l'emploi d'aéronefs à voilure tournante dans les travaux de construction, y compris la pose de poteaux, la construction de lignes de transport d'énergie,

(iii) surveillance aérienne, soit l'extinction des incendies, la prévention des incendies et du gel ou la modification des processus météorologiques normaux, y compris la surveillance aérienne, la lutte contre les incendies en général et les incendies de forêt, la protection et la surveillance des forêts, le largage d'eau, la suppression de la grêle, les services aériens de lutte contre le gel, la production de pluie, la dispersion du brouillard et l'ensemencement des nuages,

Révisé et modifié
DORS/84-770
21-09-84

(iv) inspection, reconnaissance et publicité aériennes, soit
(A) les reportages à partir d'observations visuelles sur les événements et les phénomènes naturels ou produits par des choses artificielles,
(B) la production de messages dans l'atmosphère, y compris la surveillance et l'inspection aériennes, la reconnaissance des glaces, le repérage des phoques, l'inspection, l'administration et la surveillance des forêts, la surveillance des pipelines et les lignes de transport d'énergie, la diffusion de nouvelles et la publicité aérienne,

(v) photographie aérienne technique, soit
(A) la prise de photographies ou l'enregistrement, sous une autre forme tangible, de phénomènes qui se produisent à la surface, en dessous ou au-dessus de la croûte terrestre par un transporteur aérien, au moyen d'une caméra ou d'un appareil de mesure ou d'enregistrement incorporé ou fixé à son aéronef et dont ce transporteur a le contrôle, et
(B) la livraison, par la suite, au client, des photographies ou des choses enregistrées sous la forme d'un produit fini, semi-fini ou sous une autre forme tangible, y compris la photographie

aérienne, les relevés au scintillomètre, la prospection aérienne et les relevés géophysiques,

(vi) photographie aérienne non technique, soit de simples prises de vue n'exigeant aucune interprétation ni l'établissement de cartes d'aucune sorte,

(vii) entraînement au sol, soit un service aérien ayant pour fin d'instruire une personne dans l'art et la science du pilotage, l'exploitation et la navigation des aéronefs, et

(viii) vol récréatif, soit un vol qui commence et se termine au même endroit, sans atterrissage en aucun autre endroit pour prendre ou déposer des passagers, et
(A) qui suit un itinéraire régulier, annoncé par le transporteur aérien,
(B) qui est effectué uniquement pour le divertissement des passagers, et
(C) dont le prix est fixé à tant par siège, par unité de temps, y compris les excursions aériennes, les démonstrations d'acrobatie aérienne et le saut en parachute, et

Nouveau
DORS/83-166
15-02-83

(ix) tout autre genre d'opération aérienne considérée par le Comité comme un service de la classe 7;

h) Classe 8 : Service aérien commercial international à horaire fixe, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre État, qui a pour obligation d'assurer le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points selon un tableau de service à horaire fixe et moyennant un taux de transport unitaire;

i) Classe 9-2 : Service aérien commercial international régulier entre points déterminés, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre État, qui a pour obligation d'assurer, dans la mesure où il existe des installations disponibles, le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points selon un tableau de service à horaire régulier et moyennant un taux de transport unitaire;

j) Classe 9-3 : Service aérien commercial international entre points déterminés, exploité entre des points situés au Canada et des points situés dans un autre État, qui offre le transport en commun par aéronef de personnes, de marchandises ou de courrier et qui dessert ces points suivant les besoins du trafic et les conditions d'exploitation et moyennant un taux de transport unitaire;

Révisé et modifié
DORS/85-649
05-07-85

i) Classe 9-4 : Service aérien commercial d'affrètement international, exploité entre le Canada et tout endroit hors du Canada, qui offre, si la demande est suffisante, le transport en commun de personnes ou de marchandises moyennant un taux calculé au mille ou à l'heure pour l'affrètement de l'aéronef entier avec équipage, ou tout autre taux autorisé par le Comité; et

l) Classe 9-5 : Service aérien commercial contractuel international, exploité entre le Canada et un autre État, à partir de la base spécifiée dans le permis délivré pour ce service, qui offre le transport de personnes ou de marchandises uniquement aux termes de contrats de transport passés avec les usagers avec lesquels le transporteur aérien a un lien social ou financier important et qui n'offre pas le

transport aérien au grand public ni à une catégorie déterminée de personnes.

(2) Un transporteur aérien muni d'un permis d'exploitation d'un service aérien commercial d'une classe établie au paragraphe (1) et désigné par la même classe que ce service.

Source : Commission canadienne des transports. Codification administrative du Règlement sur les transporteurs aériens, 2 juin 1983 : F-205-F-208.

Annexe C

Résumé des études sur l'accès

L'étude de 1965 d'Atkins Hatch

Dans cette étude, commandée par la THC, on examine les répercussions que la construction d'un tunnel routier sous le Western Channel pour assurer l'accès à l'aéroport et aux parcs des Îles pourrait entraîner. La solution recommandée est de créer une route réservée aux autobus dans la partie méridionale de la rue Bathurst commençant près de son intersection avec le boulevard Lakeshore. La route passerait sous le chenal, traverserait l'aéroport dans une tranchée et réapparaîtrait près de Hanlan's Point. Un pont serait construit pour chaque piste est-ouest et une rampe d'accès distincte serait prévue pour l'aérogare des passagers. La voie d'accès, y compris les rampes à l'aéroport et à Hanlan's Point, aurait une longueur totale de 2 670 pieds, pour un coût évalué à 9,9 millions de dollars.

L'étude de 1977 du Département de planification de Metro Toronto

La Division des transports du Département de planification, a examiné, pour le compte du Programme d'études sur les Îles de Toronto, les besoins en matière d'accès pour les divers rôles et utilisations des terres de l'aéroport, notamment pour des projets récréatifs et domiciliaires. Parmi les diverses solutions envisagées : fermer le Western Channel et draguer un nouveau chenal le long de la limite méridionale de l'aéroport, et construire des ponts et un tunnel pour piétons ainsi que des tunnels pour les véhicules de service. L'étude donne une évaluation exhaustive d'une série de solutions possibles en matière de transport pour chacune des options d'aménagement.

Pour l'option des aéronefs d'aviation générale et des aéronefs à décollage et atterrissage courts (ADAC), le groupe d'étude a recommandé un tunnel pour piétons doté d'escaliers roulants pour les passagers et les autres personnes et le traversier du Département des parcs pour le transport des véhicules de service par les quais de Hanlan's Point.

Le rapport de 1982 du Groupe d'étude sur l'accès

Le Groupe d'étude sur l'accès fut constitué par le Comité mixte de coordination de l'aménagement du Toronto Island Airport pour analyser les besoins quant à l'accès à l'aéroport et les questions relatives à l'exploitation des ADAC. Il a reçu des exposés de Transports Canada, du ministère provincial des Transports, du Département de planification et de développement de la ville de Toronto, de Metro Toronto, de la THC et de la Harbourfront Corporation. Par souci de respecter la position de la ville, il n'a pas été question dans le mandat de ponts ou de tunnels routiers traversant le Western Channel. Les trois options étaient les suivantes : un meilleur service de traversier, un tunnel pour piétons (un traversier pour les urgences) et un tunnel pour les piétons et les véhicules de service (un traversier pour les urgences).

L'étude a conclu que, pour la troisième option, les frais d'exploitation seraient beaucoup moins élevés si le traversier du Département des parcs assurait pendant les mois d'hiver un service d'appoint en cas d'urgence.

Le Groupe d'étude a recommandé la troisième option, c'est-à-dire celle qui préconise la création d'un tunnel pour les piétons et les véhicules de service, proposant que le service de traversier "Maple City" soit amélioré en attendant et que l'on étudie davantage les moyens d'assurer un accès fiable aux véhicules d'urgence.

La proposition de 1982 de City Center Airways

City Center Airways a proposé d'exploiter un service ADAC Dash 7 dans le triangle Toronto-Montréal-Ottawa au début de 1983. En 1982, la compagnie aérienne a chargé une maison de consultants en matière maritime de rédiger un rapport sur les possibilités d'améliorer l'accès par traversier au Toronto Island Airport.

Les consultants ont conclu que, dans de bonnes conditions maritimes, le traversier pouvait effectuer un cycle de 12 minutes. Ils ont recommandé des améliorations mineures au traversier et aux darses et ont examiné un certain nombre de moyens de diminuer la hauteur des vagues dans la zone des

quais afin de réduire les retards et les interruptions de service. Les coûts des solutions proposées variaient entre 2 et 4 millions de dollars, ce qui était jugé trop élevé pour des mesures provisoires. Les consultants ont recommandé comme solution à court terme de prévoir des quais pour un service d'appoint dans le port intérieur, à un coût d'environ 1,4 million de dollars.

La solution à long terme qui a été proposée fut de construire un pont bas tournant à deux tabliers qui dégagerait le passage en s'ouvrant. Le pont serait normalement fermé, mais s'ouvrirait sur demande pour les bateaux ne pouvant pas passer. Selon les consultants, le pont pourrait être construit en huit mois, au coût de 3,8 millions de dollars. Ils pensaient également qu'un tunnel routier plus coûteux pourrait à la longue se justifier.

Au cours de l'hiver de 1983-1984, la compagnie aérienne a effectué deux démonstrations pour prouver qu'il était possible de prendre des passagers sur le trottoir. Ces derniers sont montés dans un autocar au Royal York Hotel et furent transportés à un avion qui les attendait au Toronto Island Airport. Le temps écoulé entre le ramassage du dernier passager et l'embarquement dans l'avion du dernier passager était de 20 minutes.

Vu le succès de ces essais, on a effectué des recherches pour savoir s'il était possible d'avoir une aérogare de qualité au centre-ville et un bus-navette radio-commandé de luxe pouvant transporter gratuitement 40 passagers. Le ramassage des passagers serait facilité par l'automatisation de l'enregistrement des bagages dans les autobus. Selon les prévisions de la compagnie aérienne, avec des vols horaires vers Ottawa et Montréal, le nombre de passagers traversant chaque année le Western Channel serait de 580 000.

La proposition du ministère des Transports de l'Ontario

Le ministère provincial des Transports éponge le déficit d'exploitation du service de traversier aéroportuaire; il a aussi deux autres préoccupations : Il craint premièrement que le traversier, qui a 35 ans, ne nécessite des travaux d'entretien de plus en plus coûteux et deuxièmement que le nombre de passagers ne soit tel qu'il faille assurer un

meilleur service. La province a examiné les cinq options ci-dessous destinées à améliorer l'accès par voie de surface :

1. Un service de deux traversiers représentant un coût en capital de 1,7 million de dollars pour les darses et la révision des traversiers et des frais annuels d'exploitation de 1,7 million de dollars.

2. Un tunnel pour piétons secondé par un traversier pour les marchandises et les véhicules, soit un coût de 19,5 millions de dollars et des frais annuels d'exploitation de 1,2 million de dollars.

3. Un tunnel routier à accès restreint coûtant 32 millions de dollars, les frais annuels d'exploitation étant de 0,28 million de dollars.

4. Un pont bas, avec un nouveau chenal pour les bateaux de plaisance, soit un coût de 25 à 29 millions de dollars et des frais annuels d'exploitation de 0,16 million de dollars.

5. Un pont mobile de 39 millions de dollars, les frais annuels d'exploitation s'élevant à 0,26 million de dollars.

L'étude sur l'accès de City Express (1985)

City Express, la plus grosse compagnie aérienne commerciale implantée au TIA, a chargé des consultants d'examiner les options suivantes :

1. Une voie de surface traversant le chenal sur des remblais et un nouveau chenal navigable au sud de l'aéroport, coûtant au total 20 millions de dollars.

2. Une chaussée traversant le chenal, mais permettant la circulation par voie d'eau, et un immeuble de stationnement, le tout coûtant 11 millions de dollars.

3. Un pont enjambant le chenal, au coût de 17 millions de dollars, y compris les voies d'approche.

4. Un tunnel routier sous le chenal, au coût de 11 millions de dollars.

Les consultants ont recommandé les options 2 et 4, c'est-à-dire la construction d'une chaussée ou d'un tunnel.

Annexe D

LE BRUIT

Définition du bruit

Le son produit dans l'atmosphère des pressions qui peuvent être mesurées. Toutefois, la réaction psychologique d'une personne au son est subjective et est déterminée non seulement par la pression physique du bruit, mais également par son intensité, sa durée, sa fréquence, et par le moment de la journée où il est entendu. Des normes ont été établies pour traduire en unités psychologiques les niveaux de pression du bruit mesurés en unités physiques. Voici les mesures les plus couramment utilisées :

- dB(A) Niveau de bruit instantané existant à un moment donné, non ajusté en fonction des facteurs psychologiques, mesuré en décibels sur l'échelle A d'un capteur de son.

- PNdB Décibels de bruit perçu par l'oreille humaine.

- EPNL Niveau effectif de bruit perçu, compte tenu de la durée et de l'intensité du bruit.

- NEF Projection de bruit perçu : le niveau de bruit perçu est ajusté en fonction du nombre de vols et du moment où ils ont lieu.

Entrée des données

Les valeurs utilisées sont déterminées à partir des caractéristiques sonores certifiées de l'aéronef, mesurées à des endroits précis au sol au moment de l'atterrissage, du décollage et de la montée en régime. Il est également tenu compte de la performance de l'aéronef, de la disposition du réseau de pistes, des trajectoires des vols, de la fréquence des vols, de l'utilisation des pistes et du rapport entre les vols de jour et les vols de nuit. Les vols de jour sont ceux qui ont lieu entre 7 h et 22 h, les autres étant classés comme des vols de nuit. Les augmentations de bruit produites par chaque vol sont indiquées à des points

d'intersection sur une grille représentant la zone touchée autour de l'aéroport. On additionne la contribution sonore de chaque vol de façon logarithmique à chaque point de la grille pour obtenir un indice cumulatif d'exposition aux bruits pour ce point. On relie les indices d'égale valeur pour produire un réseau de courbes de bruit. Les courbes sont généralement établies pour les niveaux de NEF de 40, 35, 30, 28 et 25 décibels.

Réactions prévues de la collectivité

D'après des enquêtes sociales menées autour de 21 aéroports dans le but d'élaborer des lignes directrices concernant les utilisations du sol.

SECTEUR	PRÉVISIONS DES RÉACTIONS
plus de 40 - NEF	Il est probable que des particuliers se plaignent vigoureusement à plusieurs reprises. On peut s'attendre à des poursuites et à des actions de groupe.
35-40 - NEF	Les plaintes de particuliers peuvent être vigoureuses. Il se peut qu'il y ait des actions collectives et des oppositions auprès des autorités.
30-35 - NEF	Plaintes sporadiques mais répétées de particuliers. Actions collectives possibles.
moins de 30 - NEF	Plaintes sporadiques possibles. Le bruit peut à l'occasion contrecarrer certaines activités des résidents.

Source : Ministère des Affaires municipales, Toronto (Ontario)

MINISTÈRE DES AFFAIRES MUNICIPALES ET DU LOGEMENT

POLITIQUE D'UTILISATION DU SOL

Tableau de compatibilité entre les prévisions d'ambiance sonore (NEF) et les utilisations du sol

Utilisation du sol (1) Prévisions d'ambiance sonore

<table>
<tr><th></th><th>0</th><th>28</th><th>30</th><th>35</th><th>40</th></tr>
<tr><td>Groupe I
Habitations, parc pour des utilisations passives, école, bibliothèque, église, théâtre, auditorium, hôpital, maison de repos, terrain de camping ou aire de pique-nique</td><td>Dans cette zone, le bruit ne pose généralement pas de problème</td><td colspan="2">Zone discrétionaire
Tous les bâtiments doivent se conformer aux critères acoustiques.(2)
Un certain mécontentement dans cette zone, mais la construction domiciliaire sera acceptable si elle est approuvée par la municipalité.(2)</td><td colspan="2">Aucune nouvelle utilisation de groupe 1 n'est autorisée dans cette zone, sauf celles pour lesquelles l'environnement extérieur importe peu et qui respectent les critères accoustiques</td></tr>
<tr><td>Groupe II
Hôtel, motel, commerce de détail ou établissement de services, bureau, terrain d'athlétisme, aire de jeu, stade, piscine en plein air</td><td colspan="2">Dans cette zone, le bruit ne pose généralement pas de problème.</td><td colspan="2">Zone discrétionnaire
Les caractéristiques de chaque utilisation proposée doivent être examinées; il faut tenir compte de l'isolation sonore dans la conception.</td><td>Les utilisations de groupe II ne sont p autorisées au-delà la courbe de 40 déc bels à moins qu'il s'agisse d'utilisations intérieures suffisamment isolée</td></tr>
<tr><td>Groupe III
Utilisation industrielle, entreposage, arène, établissement agricole, ferme d'élevage(3).</td><td colspan="3">Dans cette zone, le bruit ne pose généralement pas de problème</td><td colspan="2">Zone discrétionnaire
La plupart des utilisations d groupe III sont autorisées. Dans cette zone, les utilisations auxiliaires sont suffisamment isolées.</td></tr>
</table>

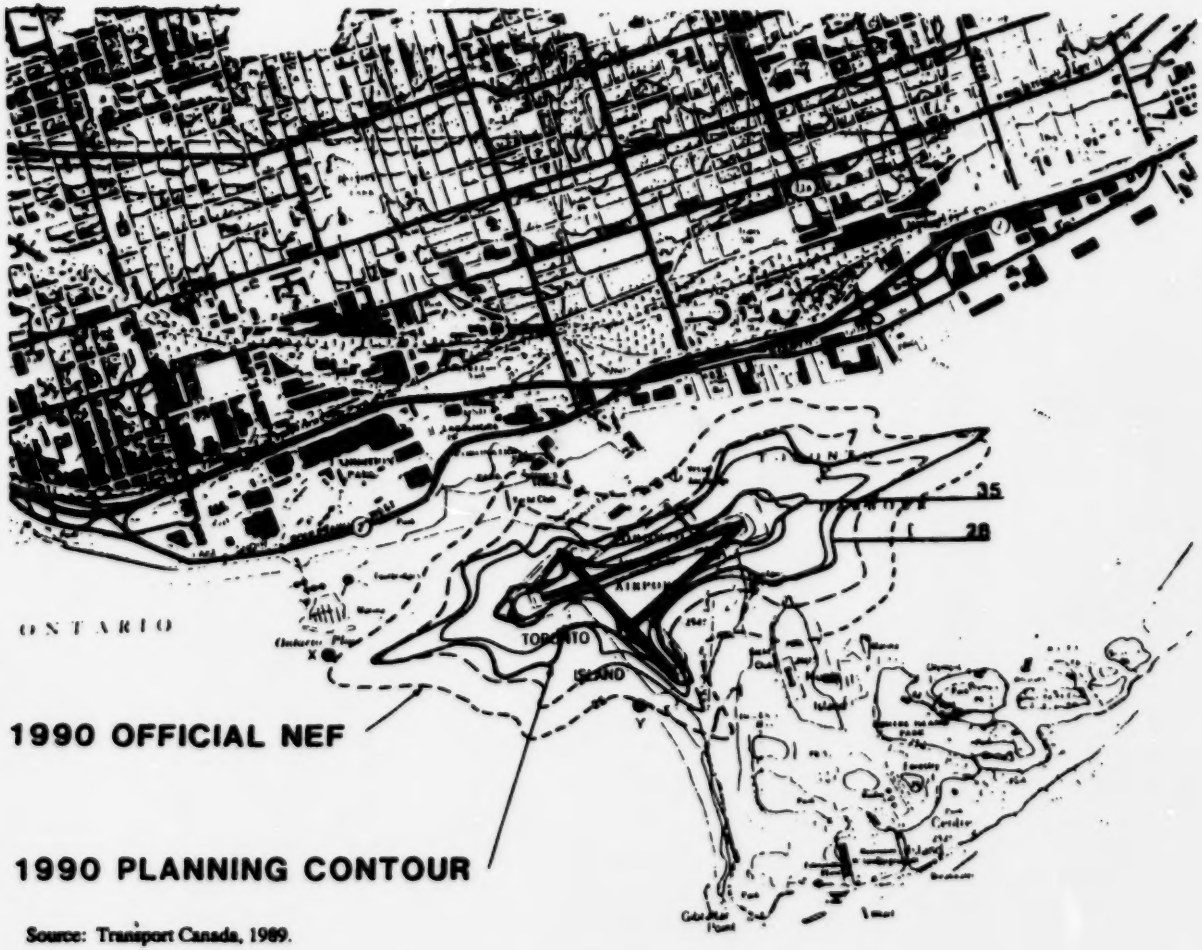
Nota

(1) Les utilisations ne figurant pas dans le tableau doivent être comparées aux utilisations énumérées, classées dans le groupe le plus approprié et réglementées en conséquence.

(2) Pour les utilisations domiciliaires, se reporter au document "New Housing and Airport Noise", N.H.A. 5185-1-78 et à toute modification s'y rattachant. Il faut prévoir dans la conception acoustique une bonne ventilation. Le promoteur d'un projet domiciliaire doit s'engager à informer les locataires ou acheteurs éventuels du problème de bruit.

(3) Selon des travaux de recherche, la plupart des animaux sont conditionnés à des niveaux de bru élevés. Toutefois, les fermes d'élevage d'animaux à fourrure et toute utilisation susceptible de causer un péril aviaire, par exemple les parcs d'engraissement ou les parcs à bestiaux, ne doivent pas se trouver plus pr d'un aéroport que la distance qui est recommandée dans le document S-77-4 de Transports Canada intitulé "L'utilisation des terrains au voisinage des aéroports."

Source : Ministère des Affaires municipales
Toronto (Ontario)



Source: Transport Canada, 1989.

Bibliographie

Albery, Pullerits, Dickson and Associates. *Ferry Service across Western Gap*. Toronto: Albery, Pullerits, Dickson and Associates, 1982.

Atkins, Hatch & Associates Lt *Toronto Islands Tunnel*. Toronto: Atkins, Hatch & Associates Ltd, October 1965.

_____. *Agreement between the Corporation of the City of Toronto; the Toronto Harbour Commissioners; and Her Majesty the Queen in the Right of Canada Represented by the Minister of Transport*. Ottawa: Transport Canada, June 1983.

Canada, Transport Canada, and Public Works Canada. *Toronto Island Airport Zoning Regulations*. Ottawa: Transports Canada, May, 1985.

Canada, Transport Canada, and Ontario Ministry of Transportation and Communications. *Toronto Island Study Program: Study of Alternative Aviation Uses for Toronto Island Site*. Toronto: Transport Canada and Ontario Ministry of Communications, 1977.

Canada, Transport Canada, and Toronto Harbour Commissioners. *Toronto Island Development Plan*. Toronto: Transport Canada, November 1983.

_____. *Toronto Island Airport Study Programme*. Toronto: Transport Canada, Toronto Area Airports Project, March. 1976.

_____. *Utilisation des terrains au voisinage des aéroports*. Ottawa: Transports Canada, 1972.

_____. *Crash, Fire Fighting and Rescue Services Standards (AK1203001)*. Ottawa: Transport Canada, undated.

Canada, Transportation Development Agency (TDA). *STOL Demonstration Montreal-Ottawa, 1974-76, Data Summary Working Paper*. Montreal: TDA, 1977.

Canadian Transportation Commission. *Handbook of Air Transport Legislation*. Ottawa: Canadian Government Publishing Centre: December 31, 1985.

_____. *Intercity Passenger Transport Study*. Ottawa: CTC, September 1970.

de Havilland Aircraft of Canada Ltd. *The Commuter Airline Segment of the Air Carrier Industry*. Toronto: de Havilland, 1980

_____. *The de Havilland Dash 7 Quiet STOL Airliner: Aircraft Characteristics for Airport Planning*. Toronto: de Havilland, 1980.

_____. *A Quiet Alternative Toronto Airport Plan*. Toronto: de Havilland, December 1972.

Hatch Associates, and Transmode Consultants Inc. *Island Airport Access Overview: Working Paper*. Toronto: Ontario, Ministry of Transportation Toronto Area Coordinating Office, March 1978.

Horonjeff, R. *Planning and Design of Airports*. Toronto: McGraw Hill, 1983.

Howard, George P. *Airport Economic Planning*. Cambridge: MIT Press, 1974.

IBI Group, Toronto. *Capital Cost Estimates, Toronto Island & Victoria STOLport Facilities*. Toronto: IBI Group, February 1981.

_____. *Survey of General Aviation at Toronto International Airport*. Toronto: IBI Group: February 1978.

_____. *Transportation Research Board Presentation: Concepts for Commuter Air Terminals*. Toronto: IBI Group, January 1986.

International Civil Aviation Organization (ICAO). *Airport Planning Manual: Part 1*. Montreal: ICAO, 1977.

_____. *The Convention on International Civil Aviation - La convention relative à l'aviation*. Montreal: ICAO/OACI, 1984.

_____. *Environmental Protection*. Montreal: ICAO, 1988.

_____. *Planning and Design Criteria for Metropolitan STOLports*. Montreal: ICAO, 1970.

_____. *Recommended Method for Computing Noise Contours Around Airports*. Montreal: ICAO, 1970.

John Mowlem and Company PLC. *London City Airport*. London, England: John Mowlem and Company PLC, 1987.

Mc Leod, Murray. *A Comprehensive Survey of Passengers Flying From Toronto International Airport, May-June 1968*. Toronto: Institute for Aerospace Studies, August 1969.

Ontario, Ministry of Housing. *Land Use Policy near Airports*. Toronto: Communications Branch, Ministry of Housing, March 1978.

Organization for Economic Co-operation and Development (OECD). *Fighting Noise*. Paris: OECD, October 1986.

Robinson, Gerald. *Input of the Need for a Downtown Airport*. Toronto: Input Consultants, 1974.

Robinson, Gerald, and George Sladek. *A Toronto Vision for the Island Airport*. Toronto: George Sladek Ltd., 1987.

Roman, Ken. "De Havilland Planning Faster, Larger Dash 8". Toronto: *The Globe and Mail*, 2 April 1988.

Sewell, John. "Parasitic Technology". Toronto: *The Globe and Mail*, April 1984.

Sladek, George and Carol Soukup. *STOLport Research and Applications*. Montreal: Transportation Development Centre, February 1985.

"STOL the Wrong Answer?" Toronto: *The Globe and Mail*, 9 March 1989.

Toronto, City of, Executive Committee. *Memorandum of Understanding between the Corporation of the City of Toronto; Her Majesty the Queen in Right of Canada Represented herein by the Minister of Transport; and the Toronto Harbour Commissioners*. Toronto: City Clerk's Office, 26 May 1981.

Toronto, City of, Department of the City Clerk. *S.T.O.L. at Toronto Island Airport*. Toronto: Department of the City Clerk, 12 and 13 February 1981.

Toronto Island Study Group. *Toronto Island Access Study*. Toronto: Intergovernmental Staff Forum, 1982.

U.S. Environmental Protection Agency. *The Economic Impact of Noise*. Washington, D.C.: U.S. Government Printing Office, December 1971.

U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration. *Monitoring of Aircraft Noise at Washington National Airport and Dulles International Airport during November 1978*. Washington, D.C.: Department of Transportation, FAA, November 1978.